

ORAN - MERS EL KEBIR

Thèse pour le Doctorat en Droit

Présentée et soutenue le samedi 28 Mai 1938, à 14 heures.

PAR

Robert OFFREY

Diplômé de l'Ecole des Sciences Politiques.

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. BAUDIN, Professeur.

Suffragants : M. OUALID, Professeur.

M. DOLLEANS, Professeur.

BOURG
IMPRIMERIE BERTHOD

1938

ORAN-MERS EL KEBIR

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

ORAN-MERS EL KEBIR

Thèse pour le Doctorat en Droit

Présentée et soutenue le samedi 28 Mai 1938, à 14 heures.

PAR

Robert OFFREY

Diplômé de l'Ecole des Sciences Politiques.

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. BAUDIN, Professeur.

Suffragants : M. OUALID, Professeur.

M. DOLLEANS, Professeur.

BOURG
IMPRIMERIE BERTHOD

—
1938

* 42497.



INTRODUCTION

Au sein d'une économie aussi peu différenciée que celle de l'Afrique du Nord, le commerce extérieur prend une place prépondérante. Mais la seule voie qui s'offre à ces échanges est la voie maritime. C'est dire le rôle essentiel que jouent les ports nord-africains.

L'expression arabe *Djezirat el Maghreb* (L'île de l'occident), est profondément juste. L'Afrique du Nord n'est pas seulement entourée d'eau au Nord, à l'Est, à l'Ouest, mais, au Sud, le Sahara qui l'assiège, « la rend plus inaccessible que ne le fait la Méditerranée » ¹.

Mais cette situation ne suffit pas à expliquer l'importance des ports. Une autre cause de leur prospérité réside dans l'uniformité des cultures et des productions tout le long de ce ruban de 3.000 kilomètres qui s'étire d'est en ouest, sous la même latitude. Le commerce entre les différentes régions est forcément réduit. Vidal de la Blache a insisté sur ce qui lui paraît être la caractéristique essentielle de la France, qui est de se suffire à soi-même. Malgré l'insuffisance de ses ressources en charbon, plus ou moins compensées par sa richesse hydraulique, la France a pu

(1) GAUTIER. *Les siècles obscurs du Maghreb*, p. 9.

développer l'industrie qui correspond à ses besoins. C'est essentiellement un pays équilibré. Le Maghreb est assez exactement le contraire. Il s'y trouve des richesses importantes : vin, blé, huile, minéral, mais pour faire passer, suivant la formule expressive de M. le Professeur Gautier, ces richesses de l'état statique à l'état dynamique, il faut l'organisation, les capitaux, la production en grand, l'exportation¹. Il insiste sur cette nécessité vitale pour le Maghreb d'avoir un débouché au dehors pour ses produits et, de cette dépendance économique, il tire cette conclusion : L'impossible pour l'Afrique du Nord de se constituer en Etat indépendant.

Malheureusement, ses côtes sont inhospitalières et très dangereuses les jours de tempête. Le Maroc, qui a voulu avoir un grand port sur l'Atlantique, a construit Casablanca, mais au prix de travaux considérables². La Tunisie semble plus favorisée avec la belle rade de Bizerte, mais la communication de la Goulette avec la mer n'est maintenue que par d'incessants dragages. En Algérie, pas le moindre abri naturel sur le long de ses côtes pour les navires d'une certaine importance. Quelques criques de distance en distance, où ne peuvent se réfugier que des embarcations de faible tirant d'eau.

La France a dû créer de toute pièce une vingtaine de ports échelonnés tout le long de la côte algérienne. Et, une centaine d'années après la conquête,

(1) GAUTIER. o. c., p. 9.

(2) EYQUEM. *Les ports de la zone française au Maroc.*

ce ne sont pas moins de 30.738 navires (entrées et sorties réunies) qui ont visité les onze principaux ports de la colonie, embarquant ou débarquant plus de 9.625.000 tonnes de marchandises. Le trafic se partage d'ailleurs d'une façon très inégale. Alger et Oran se répartissent entre eux plus de la moitié du mouvement maritime. Le reste est divisé entre Bône (3.613 navires — 1.765.291 tonnes); Philippeville (2.591 — 446.380); Mostaganem (2.252 — 435.126); Bougie (1.726 — 354.336); Djidjelli (949 — 5.067); Collo (738 — 8.462); Arzew (730 — 166.279); Nemours (702-112.517); Beni-Saf (634 — 266.540) ¹.

Le développement d'Oran est un fait tout contemporain et son essor ne date vraiment que de l'après-guerre. A la différence d'Alger, qui fut dès le XVI^e siècle une capitale et qui compta dans ses murs plus de 100.000 habitants, Oran n'a jamais été, avant notre arrivée, qu'une petite ville dont la population ne dépassa guère 20.000 habitants aux plus beaux jours d'une prospérité fragile ².

Le premier recensement qui accuse plus de 100.000 habitants est de 1906 et, au début de ce siècle, 3.922 navires, jaugeant 2.125.259 tonnes débarquaient et embarquaient tout juste 605.671 tonnes de marchandises. Depuis, avec une régularité quasi-mathématique, selon une progression sans à-coup, les Oranais voient augmenter d'environ 7 p. 100 le trafic du port, pour atteindre en 1929, 11.581 navires et un ton-

(1) Doc. Statistiques, 1937.

(2) LESPES, *Revue Africaine*, 3^e trimestre, 1934.

nage de marchandises de 30.805.248 tonnes, dépassant Alger et se classant au quatrième rang des ports français.

Cette prospérité, Oran le doit à la richesse agricole de l'Oranie aux relations qu'il entretient avec le Maroc Oriental et avec le Sud, et au ravitaillement en charbon de soute qui le place au premier rang des ports de relâche de la Méditerranée occidentale.

Depuis 1930, la crise économique a ralenti son trafic et Alger a repris la première place parmi les ports africains. J'essaierai, au cours de cette étude, de dégager les causes de cette régression et d'exposer de quelle manière on peut envisager l'avenir.

Nous retracerons dans une première partie le développement et l'histoire d'Oran, depuis ses origines jusqu'à nos jours. La deuxième partie sera consacrée à l'étude technique du port. Enfin, dans une troisième partie, nous examinerons les fonctions économiques d'Oran.



Nous consacrerons quelques lignes, en appendice, à Mers-el-Kebir, qui est appelé, dans un avenir prochain, à fusionner avec Oran pour former le port d'Oran-Mers-el-Kebir.

PREMIERE PARTIE

DEVELOPPEMENT ET HISTORIQUE DU PORT D'ORAN

SECTION I.

LA PERIODE MUSULMANE

Au X^e siècle, Mohamed ben Aoun et une bande de marins andalous, venus d'Espagne, s'installaient sur un territoire occupé par des tribus berbères : les Azdadja pour faire le commerce avec l'intérieur de l'Afrique et notamment avec Tlemcen, ville déjà importante. Ouahran, tel est le nom, d'origine berbère, que porta la petite bourgade fondée en l'année 290 de l'Hégire (903).

Dès lors, la destinée d'Oran a été liée à la prospérité de Tlemcen, passant tantôt sous l'autorité des Khalifes Omeyades d'Espagne, des Beni-Ifren, des Fatimides, des souverains marocains almohades, almoravides, merinides, et des Zayanides. Jamais Oran ne fut assez forte pour être à la tête d'un Etat indépendant et, le jour où elle fut coupée de son arrière pays par l'occupation espagnole, au XVI^e siècle, elle n'eut plus aucune activité propre.

Ce qui avait déterminé ses fondateurs, à choisir cet emplacement, c'était la proximité d'une rade magnifique (la rade de Mers-el-Kebir à 5 kms. à l'ouest d'Oran) où ils se seraient établis si le manque d'eau ne leur avait fait préférer le site voisin, où ils trouvaient des voies largement ouvertes vers le Maroc, Tlemcen, le Soudan et le centre africain, des moyens naturels de défense suffisants, un oued et, à défaut d'un bon mouillage, un petit abri contre les vents d'ouest et du nord-ouest, derrière la pointe Lamoune¹.

Les documents pour la période s'étendant du X^e au XIII^e siècle sont de vagues témoignages des écrivains arabes ou berbères.

Ibn Haougal, à la fin du X^e siècle, se contente de noter que c'est au port d'Oran que se fait le commerce avec l'Espagne; les navires y apportent et s'en retournent chargés de blé. El Bekri n'y fait aucune allusion. Edresi, au milieu du XII^e siècle, est le premier à signaler que l'on trouve à Oran « de grands bazars, beaucoup de fabriques et que le commerce y est florissant ». « On y trouve des fruits en abondance, du mil, du beurre, de la crème et du bétail, tout à très bon marché. Les habitants de cette ville se distinguent par leur activité. »

Léon l'Africain écrit au XVI^e siècle, au moment où Oran prend la première place, devant Rachqoun et Honein qui, jusque-là, partageaient avec lui le trafic de Tlemcen : « Oran est une grande cité contenant

(1) LESPES. *Revue Africaine*.

6.000 feux (environ 25.000 habitants). Elle est bien fournie d'édifices et de toutes choses qui sont séantes à une bonne cité, comme collèges, hôpitaux, étuves, hostelleries, étant ceinte de belles et hautes murailles. » Il parle au passé quand il ajoute : « La plus grande partie des habitants était d'artisans et tissiers de toutes sortes, avec plusieurs citoyens qui vivaient de leurs revenus combien qu'ils fussent petits car, à vouloir s'y tenir sans s'adonner à quelque art, il se fallait contenter avec du pain d'orge. » Il vante ensuite la courtoisie et le caractère accueillant des habitants et signale les relations fréquentes et suivies avec les Catalans et les Génois ¹.

M. Lespès note très justement que cette description est peu rassurante sur la prétendue richesse d'Oran ².

Le port n'a jamais été aménagé. Si la ville fut, sous la domination musulmane, dotée de quelques améliorations destinées à sa défense, la petite plage et l'abri sommaire qui s'étendaient à ses pieds, le rivage, ne paraissent pas avoir fait l'objet des moindres travaux en dehors de l'enceinte. Ils ne constituèrent donc qu'un embarcadère et débarcadère par temps calme. Les opérations se faisaient en principe à Mers-el-Kebir, où les marchandises en provenance ou à destination d'Oran étaient transportées sur des barques. Elles ne pouvaient s'effectuer si la mer était trop agitée, les communications par terre eussent été trop difficiles par l'unique et étroit sentier qui les reliait.

(1) Léon l'Africain, éd. Schefer, Paris, 1898, t. III.

(2) LESPÈS. *Revue Africaine*, o. c.

Il est impossible de se faire une idée nette de ce que peut représenter, en valeur comme en poids, le commerce d'Oran et de son port.

Il dut, en tout cas, être singulièrement troublé par les guerres, les sièges, les pillages, les changements de souverains, qui ne lui laissaient que de courts répit. Bien que les récits des chroniqueurs arabes parlent de la prospérité d'Oran, en se bornant toutefois à de simples affirmations, il semble que l'on ne peut se défendre d'un certain scepticisme. Au fond, il nous faut mesurer toutes ces choses à une autre échelle que celle de nos temps modernes. Une ville de 25.000 habitants, en Afrique du Nord, pouvait passer au XV^e siècle pour une grande cité et la fréquence des arrivages de petits bateaux dans un port faisait oublier cette notion de tonnage qui, pour nous, est inséparable de la navigation. Quelques fortunes gaspillées dans les fêtes ont pu expliquer les malédictions lancées par El Mowari : « Ville adultère, l'étranger viendra et te prendra. »

Et ce serait mal connaître l'esprit des chroniqueurs arabes que d'accueillir sans réserve cette réflexion enthousiasme : « Oran est supérieure à toutes les autres villes par son commerce : C'est le Paradis du malheureux; celui qui vient pauvre dans ses murs en sort riche. » ¹.

En tout cas, une impression domine toutes les autres. Oran n'existe que par Tlemcen. Son commerce ne fut qu'un commerce de transit, surtout

(1) Cité par M. CAZES. *Revue de la Marine Marchande*.

d'importation de matières et d'objets de luxe destinés aux habitants de la capitale du Maghreb central qui, elle, connut sûrement quelque splendeur. Ses monuments en témoignent. On en chercherait en vain quelque réplique à Oran. Il est indéniable, par ailleurs, que la population augmenta entre le XIII^e et la fin du XV^e siècle. Elle avait certainement franchi les murs de l'enceinte et il existait sur le plateau de Targuental un véritable faubourg¹.

D'après Léon l'Africain, il aurait formé cependant, au XV^e siècle, lorsqu'il fut ennemi de Tlemcen, une espèce de petite république marchande où le chef, « le conseiller pour les choses civiles et criminelles, était élu par le peuple. »

Mais, même après la prise de Grenade, l'exode des Andalous ne lui apporte autre chose que des artisans, qui ne donnèrent une activité et un essor nouveaux qu'aux petites industries de la ville. Assurément, ses habitants ne furent pas seulement que des corsaires, mais Oran ne pouvait prospérer que par ses relations avec un Tlemcen prospère lui-même.



Relations commerciales entre Oran et la Chrétienté.

Les premières relations maritimes furent établies, au X^e et même au XI^e siècle, avec l'Espagne musul-

(1) R. L'ESPÈS. o. c.

mane. El Magaddessi parle d'Oran comme d'un port fortifié, où l'on s'embarque nuit et jour pour l'Espagne. Edressi déclare que « les navires espagnols se succèdent sans interruption dans ses ports ». Ibn Houagal ne signale que ce trafic.

Le blé des environs de Tlemcen et sans doute le bétail étaient les principaux articles d'exportation.

La reconquête allait peu à peu, au XI^e et au XII^e siècle, supprimer la parenté des populations des deux rives : La Méditerranée occidentale était petit à petit reprise sur les Sarrazins, refoulés vers l'Espagne méridionale et le Maghreb. Les Génois et les Pisans délivraient la Sardaigne et balayaient la mer Tyrrhénienne. Les Normands chassaient les Arabes de la Sicile et de l'Italie du Sud, les Pisans, les Languedociens et les Provençaux, unis aux comtes de Barcelone, les expulsaient de leurs côtes et de Majorque. Derrière eux, Catalans, Aragonais et Castellans se lançaient à la conquête des côtes méditerranéennes de la péninsule ibérique.

Les rudes Almoravides et Almohades, qui venaient du Sud et du Désert, amollis par leur séjour dans le luxe des cours espagnoles, donnèrent, dès la fin du XII^e siècle, l'exemple d'une politique nouvelle¹, celle des relations pacifiques avec les puissances chrétiennes de la Méditerranée, relations fondées sur les échanges commerciaux. L'Islam n'a pas encore pris ce caractère farouche vis-à-vis de la Chrétienté qu'il adoptera plus tard avec les pirates et les Turcs.

(1) JULIEN. *Histoire de l'Afrique du Nord*.

Aussi le XII^e siècle, mais surtout le XIII^e et le XIV^e furent-ils une ère de prospérité pour le commerce moghrebin. Gênes et Pise dominant jusqu'à l'arrivée des Vénitiens et des Florentins. A côté d'eux, les Catalans, les Languedociens et les Provençaux trouvent à se tailler leur part. Oran figure en bonne place dans l'histoire de ce trafic.

Le développement donné par Yousouf ben Tachfin à la ville de Tlemcen profita à Oran. Sa prospérité sous les souverains almohades et Beni-Zayan, dont elle fut la capitale, se reflète sur le port. Les républiques marchandes de Pise et de Gênes conclurent, au XII^e siècle, une série de traités avec les souverains almoravides et les Almohades. (Pise en 1133, 1166, 1186; Gênes en 1138, 1153-54, 1160-61 ¹). Celui de 1166 fut conclu entre le fils du fondateur de la dynastie almohade, Abd el Moumin, Abou Yacoub Yousouf et le consul de Gênes Cocco Cireffi ². L'acte du 15 novembre 1186, renouvelé en 1121, était signé par Abou Yousouf Yacoub, le Victorieux ³. Oran figurait parmi les ports de l'Empire désignés à l'exclusion des autres pour les échanges commerciaux, en même temps que Tunis, Bougie, Ceuta et Almeria. Cette limitation était destinée à faciliter la surveillance des Européens, à permettre la perception des droits de douane et à empêcher la contrebande. Almanzor, sollicité par le pape Innocent III, en 1198, de tolérer le

(1) P. BOISSONNADE. *Relations commerciales de la France méridionale avec l'Afrique du Nord ou Maghreb du XII^e au XV^e siècle.*

(2) DE MAS LATRIE. *Traité de paix et de commerce entre les Chrétiens et les Arabes de l'Afrique du Nord au Moyen-Age.*

(3) EL MANÇOR. *L'Almanzor des chrétientés.*

rachat des captifs chrétiens par les Pères de la Rédemption, leur réservait un bon accueil, ainsi qu'aux Franciscains et aux Dominicains, qui obtinrent, sous son règne et celui de ses successeurs, la permission de parcourir les ports de la côte.

Ces relations avec les puissances maritimes de la Méditerranée occidentale furent plutôt favorisées que contrariées par les conquêtes de Jayme I^{er}, maître de Barcelone, de l'Aragon et de Majorque. Oran, selon toute vraisemblance, fut, comme Ceuta et Bougie, en relation avec les Catalans¹.

En 1319, des rapports officiels étaient établis par Abou Hammou entre les Beni-Zayan de Tlemcen et Jaime II. Avec eux, se glissaient les marchands de Montpellier, Narbonne, Marseille². Lorsque les Florentins furent maîtres de Livourne et de Porto-Pisano, au début du XV^e siècle, ils se substituèrent aux Pisans, mais ils furent vite éclipsés par les Vénitiens.

Tous ces traités commerciaux sont conclus suivant les mêmes principes : Le type en est celui de 1339, entre Abou el Hassan, sultan mérinide, et Jaime II, roi de Majorque, seigneur de Montpellier. Interdiction de la piraterie et du pillage, même des navires naufragés — clauses d'ailleurs fort peu souvent respectées —; commerce d'exportation libre, sauf pour certaines denrées soumises à des autorisations spéciales, notamment le blé; garanties pour la sécurité

(1) DE MAS LATRIE. o. c.

(2) E. DE LA PRIMAUDAIS. *Commerce de l'Algérie avant la conquête française.*

des personnes et des biens; droit d'avoir des consuls et d'établir des fondouks, véritables quartiers murés pour le dépôt et la vente des marchandises, pour la loge des consuls et de leur chancellerie, voire même de ceux qui constituaient la « nation »; permission d'entretenir une église ou une chapelle et un cimetière; fixation des droits de douane divers : à l'importation, 5, 8, 10 p. 100 *ad valorem* au XII^e et XIII^e siècle, et 10, 16 p. 100 *ad valorem* au XIV^e et XV^e siècle; à l'exportation, 5 p. 100, auxquels s'ajoutaient les taxes de manutention, magasinage, interprète, ancrage, pesage, mesurage et quittances¹.

En application de ces traités, les Génois d'abord, dès le début du XIII^e siècle, et, plus tard, les Vénitiens, au XV^e, eurent leurs fondouks à Tlemcen en correspondance avec ceux d'Oran. Au XIII^e siècle, les Marseillais eurent un fondouk particulier avec un directeur nommé par les consuls de Marseille.

L'activité des commerçants marseillais comme les Manduels, consistait beaucoup plus dans les importations que dans les exportations : textiles, quelques soieries, mais surtout des draps et des toiles, draps d'Arras, de Châlons, écarlate de Paris, de Perpignan, de Montpellier, cotons filés et cotonnades, toiles de lin et de chanvre, ainsi que de la mercerie, de la quincaillerie, un peu de corail travaillé, des fèves, des châtaignes cévenoles, du safran [d'Albi ou du Comtat Venaissin, des vins, des épices, des parfums, des substances médicales, des produits tinctoriaux.

(1) P. BOISSONNADE. o. c.

Quant aux exportations, elles portaient presque uniquement sur les laines, les cuirs et les peaux, les grains et parfois sur les esclaves¹.

Malgré les efforts du Roi René et de Jacques Cœur, le XV^e siècle vit la décadence de ce commerce.

Le commerce des Florentins, successeurs des Pisans, au XV^e siècle, ne fut pas de longue durée. En 1458, un règlement fixant l'itinéraire des galères qui devaient voyager « en conserve », c'est-à-dire en convoi groupé, les conduisait par Tunis jusqu'à Cadix; il mentionne un arrêt de six jours à Oran, et au retour, tandis que le séjour à Alger n'est que de trois jours².

Les Vénitiens eurent une activité plus prolongée. On en retrouve les traces jusqu'au milieu du XVI^e siècle. Ils eurent, dès le XIV^e siècle, leur fondouk à Tlemcen et à Oran. Leurs galéasses à quatre voiles, montées par deux cents hommes d'équipage, relâchaient à Mers-el-Kebir. Tous les ans, la grande Conserve de Barbarie faisait le tour de la Méditerranée occidentale et visitait Oran, où elle ne séjournait pas moins de dix jours, alors qu'elle n'en consacrait que quatre à Bougie ou Alger³.

Les objets de leur commerce étaient à peu près les mêmes que ceux dont trafiquaient les Génois et les Catalans : écorces tannantes, peaux, fruits secs et, surtout, de l'huile d'olive venant des oliviers de Tlemcen⁴.

(1) P. BOISSONNADE. o. c.

(2) DE MAS LATRIE. o. c.

(3) DE MAS LATRIE. o. c.

(4) DE LA PRIMAUDAIS. o. c.

Les Vénitiens importaient beaucoup de tissus, des damas, des satins, des taffetas, des cotonnades, des verreries, des épices, des parfums, tels que le musc, le benjoin, l'ambre, la civette, des bijoux et des perles, des pierres précieuses, rubis, turquoises, en général des marchandises de luxe de prix élevé¹. Ils importaient en outre des lames, des cuirs, du coton cultivé dans la plaine de Mleta, des haïks et des burnous fins, des tapis de Tlemcen, des sparteries, du cumin, des noix de galle, enfin de beaux esclaves noirs qu'ils revendaient à Tunis, à Tripoli ou en Egypte.

Chaque année, une caravane partait vers Sidjal-massa, au Tafilalet, par Oudjda, Fez, Tadelat, Arhmat, et, de là, gagnait Oualata puis Tokrou, sur le Niger, dans le royaume de Melli. Elle y portait les produits de l'industrie tlemcenienne et des marchandises européennes et ramenait de l'ivoire, de la poudre d'or, de l'ambre gris, des plumes d'autruche et des esclaves. Génois et Vénitiens, à l'époque de la splendeur de la République, furent d'excellents clients pour tout ce trafic, même pour le moins avouable².

(1) DE MAS LATRIE. O. C.

(2) Abbé BARGES. Mémoire sur les relations commerciales de Tlemcen.

SECTION II.

LA PERIODE ESPAGNOLE

La prise d'Oran par les Espagnols, sous la conduite de Don Diego de Cordoba, le 13 septembre 1505, marque la ruine du port comme débouché maritime et place commerciale de quelque importance jusqu'à l'arrivée des Français, en 1831. A partir de ce moment, il ne fut plus qu'une place forte et un bague dont la population civile ne dut pas dépasser deux mille habitants, six mille au maximum pour l'ensemble de la population¹. Elle apparaît singulièrement réduite par rapport à l'époque précédente, où elle avait atteint 25.000 habitants.

On ne connaît d'ailleurs pas les motifs de cette expédition, dont le cardinal Ximenes de Cisneros fut le promoteur. Peut-être avait-il en vue la conquête du royaume de Tlemcen, dont les premiers gouverneurs espagnols essaient de garder les souverains vassaux du roi d'Espagne. Isabelle et Ximenes nomment Don Diego gouverneur, avec le titre de « capitaine général de la ville d'Oran, de la place de Mers-el-Kebir et du royaume de Tlemcen ». Mais les nouveaux maîtres d'Oran ne surent pas attirer les « Maures » par une habile politique indigène. Ils les traitèrent toujours en suspects et ils ne firent rien pour encourager les relations marchandes avec les tribus. Une

(1) Mémoires de Villejos.

autre raison est dénoncée par le corregidor au conseil du Roi : On chasse les Juifs de la ville. Et il ajoute : « Ces gens sont très utiles pour le commerce et on a tort de les renvoyer. » Or, les Juifs étaient les intermédiaires nécessaires entre les chargeurs et les Arabes, dont ils connaissaient les mœurs et la langue ¹.

Enfin, il semble que la fiscalité excessive ait nui au commerce extérieur. Dans les premières années de l'occupation et pendant longtemps, le port fut franc, sans qu'on sache exactement à quoi s'appliquait cette franchise. En tout cas elle fut supprimée en 1749, sauf pour les comestibles. En 1518, l'ambassadeur François Cornaro recevait une plainte du Sénat : Quand la ville appartenait aux Maures, les Vénitiens n'y payaient que 10 p. 100; aujourd'hui ils payent beaucoup plus à Sa Majesté Catholique, attendus qu'ils sont soumis à deux droits : 10 p. 100 à l'entrée et 10 p. 100 à la sortie ².

Cependant, les Vénitiens continuent de s'intéresser encore à cette escale plus qu'à celles d'Alger ou de Bougie, au moins pendant une bonne partie du XVI^e siècle.

Quel était le commerce extérieur d'Oran sous la domination espagnole ? On ne peut le savoir avec précision. « Autrefois — c'est-à-dire avant 1708 — Oran livrait encore à des commerçants espagnols ou étrangers de grandes quantités de grains, des cuirs,

(1) CAZENAVE. *Oran cité berbère*.

(2) DE MAS LATRIE.

de la cire et des fruits d'Afrique », écrit Vallejo dans ses mémoires, et il ajoute : « Il ne faut pas exagérer l'importance de ces exportations », déclarant plus loin qu'elles se réduisent à quelques tonnes de céréales, très peu de cire et de laine. La plupart des produits sont drainés par les étrangers vers les autres ports de Barbarie et il conclut : « Nous ne tirerons jamais de notre conquête le plus petit avantage.

A défaut de trafic pacifique, tel que celui qui avait uni jadis Tlemcen à Oran dans une communauté d'intérêts et de profits, les Espagnols recoururent à la razzia et y entraînèrent les douars voisins, se faisant complices du désordre et du pillage, dont ceux-ci n'étaient que trop coutumiers. De temps en temps, une sortie ramenait un butin dont une partie était destinée à la garnison et aux fonctionnaires et le reste vendu publiquement. Les produits les plus intéressants étaient les grains enlevés dans les silos, le bétail capturé et les esclaves.

La ville elle-même, telle que nous la dépeint Hon-tabat en 1772, était d'un aspect plutôt misérable. « Les rues sont à pente raide et très étroites, suivant toutes les aspérités du sol. Quelques maisons datent des premiers conquérants, dont elles gardent l'empreinte dans leur mode de construction, mais la plupart ou presque toutes sont en ruine par suite de la qualité des matériaux ». Pour les constructions plus récentes, il ajoute : « Elles sont d'un ordre inférieur et les murailles sont des minces parois de pierre et de bois, avec un léger revêtement de maçonnerie, quelques

briques, des plates-formes ou terrasses. L'intérieur est conçu pour y vivre une existence solitaire et échapper aux ardeurs du climat » ¹.

D'ailleurs Villejos écrivait, en 1734 : « Dans l'enceinte de la ville on compte quatre cents maisons qui sont si petites et si misérables qu'il vaudrait mieux parler de chaumières que d'édifices, car presque toutes ont été construites par les Maures et avec des matériaux si mauvais qu'on ne tire jamais le canon sans nécessité, pour éviter les dommages que cause un peu partout son seul fracas ».

Ce jugement de Pélissier de Raynaud sur Oran espagnol : « Ce n'était pas une colonie; c'était à peine un comptoir », est une condamnation sévère de la politique et de l'administration espagnole. Don Jose Vallejo ne craignait pas d'écrire : « Nous autres Espagnols, nous nous sommes toujours signalés par une négligence extrême quand il s'est agi de développer notre commerce ».

S'ils exécutèrent quelques travaux dans le port, ce fut pour permettre le ravitaillement plus facile du Presidio. Ils commencèrent, en 1735, une jetée enracinée à la presqu'île de la Mona, qu'une tempête détruisit deux ans plus tard. Sur cette jetée, deux quais furent construits, l'un nord-sud, à l'origine de la jetée, l'autre perpendiculaire.

De 1786 à 1788, des grands magasins furent creusés dans le roc. Les voûtes, maçonnées à l'entrée, avaient 31 mètres de largeur sur 7 de haut. La plus rappro-

(1) Hontabat.

chée du môle était creusée au-dessous du niveau de la mer et un petit chenal communiquait avec la darse. La banquello permettait d'abriter les marchandises embarquées et les bateaux de pêcheurs. Travail évidemment remarquable, mais insuffisant ¹.



Quand à la France, elle n'a recommencé à s'intéresser à Oran qu'après sa reprise par les Musulmans (1708-1732).

En 1728, le Consul d'Alger se décidait à installer un vice-consul à Oran, qui lui envoyait un rapport dans lequel il concluait : « On peut tirer d'Oran, tous les ans, 4.000 quintaux de laine, 300 quintaux de cire, 12.000 à 15.000 cuirs de bœuf en poil et 8 à 10 cargaisons de barques de blé, orge, fève et pois chiches. Quant aux marchandises qu'on peut porter de Chrétienté à Oran, ce sont à peu près les mêmes qu'à Alger, savoir : des draps d'Elbeuf, des toiles de Laval, des étoffes de soie, du soufre, de l'alun, du fer en barre et un peu d'épicerie. Le Bey prend 10 p. 100 de tout ce qu'on introduit ².

Dix ans plus tôt, la Chambre de Commerce de Marseille, consultée sur l'opportunité de l'établissement d'un vice-consul, n'avait-elle pas répondu : « Le commerce d'Oran a toujours paru si peu considérable qu'aucune des compagnies d'Afrique n'a jamais es-

(1) R. LESPÈS, o. c.

(2) Masson.

timé nécessaire d'en tirer du blé, parce que les autres de leurs concessions en ont toujours fourni assez sans que l'on ait eu besoin de recourir à celle-là ».

*
**

Les difficultés éprouvées par les Espagnols pour garder une place dont ils tiraient si peu de profit décidèrent Charles III à traiter avec le Bey. La convention passée en 1791 stipulait l'abandon d'Oran moyennant certaines garanties en faveur du commerce espagnol.

La ville était dans un état lamentable. A peine restait-il quelques milliers d'habitants. Pour la repeupler, le Bey dut faire appel aux tribus voisines et aux Juifs. Quelques Marocains d'Oudja et de Fez s'y établirent. La nation juive répondit avec empressement à cet appel en travaillant à ramener le commerce local et à renouer les relations avec les pays méditerranéens. Mais cependant, aux premières années du XIX^e siècle, la ville ne comptait que 5 à 6.000 habitants; en 1822, elle ne groupait encore que 8.000 habitants.

Le commerce se relevait lentement de sa déchéance. Les Espagnols et les Anglais étaient les premiers clients en relations permanentes et, pour ainsi dire, forcées avec les Juifs de la place et seuls intermédiaires possibles entre Européens et Musulmans.

Le commerce consistait, avant tout et presque exclusivement, en exportations de céréales, de bétail et

de laine. L'Espagne, avec les Baléares et Gibraltar, sont les débouchés principaux. En 1829, un seul négociant d'Oran expédia 95.000 hectolitres de céréales, principalement en blé dur.

Quand au commerce français, on s'explique que les guerres de la Révolution et de l'Empire l'aient paralysé.

Lors de notre arrivée, Rozel décrivait ainsi les aspects de la ville : « Sur le plateau, à l'ouest du ruisseau, se trouvent aujourd'hui les ruines des maisons et de tous les édifices qu'ils (les Espagnols) y avaient construits; on y voit encore les restes de plusieurs églises et de grands bâtiments qui paraissent avoir été des couvents ».

Il signale quelques maisons en assez bon état. « Au milieu des ruines des maisons, des églises et des palais espagnols, s'élèvent quelques maisons mauresques construites avec des moëllons et un mauvais mortier. Ces constructions, qui n'ont qu'un rez-de-chaussée, sont généralement assez petites et presque toutes les cours en sont couvertes par de fort belles treilles. Il y avait cependant quelques maisons considérables dans cette partie de la ville, mais nos soldats les ont presque toutes détruites, afin d'en tirer le bois des planchers pour faire leur cuisine. Près des ruines d'une église espagnole, on voit celles d'un palais mauresque dont les colonnes en marbre blanc qui soutenaient la galerie de la cour principale sont encore debout. C'était le sérail du premier bey qui vint gouverner la province d'Oran après le départ des Espa-

gnols. La partie Est de la ville est toute bâtie à la mauresque et contient des maisons dont les plus élevées n'ont qu'un premier étage et beaucoup un rez-de-chaussée seulement. Toutes ces maisons, construites avec des moëllons et du mortier, sont couvertes en terrasse et blanchies à la chaux. Les rues sont droites et assez larges. Devant la porte de l'Est, il y a une petite place, autour de laquelle sont des boutiques. En dehors de cette même porte, entre le mur d'enceinte et la petite vallée qui le borde, il en existe une autre sur laquelle se tient le marché.

Malgré le petit nombre de Musulmans, dont la plupart s'étaient sauvés à notre approche, il y avait, en 1831, un assez grand nombre d'artisans cordonniers, tailleurs, tisserands en toile, en laine, menuisiers, serruriers, quelques tanneries et des fabriques de maroquin jaune et rouge. Les burnous d'Oran avaient acquis un certain renom. Quant aux boutiques des marchées, elles étaient presque toutes tenues par des Juifs ».

C'est donc au milieu de ruines et dans une bien pauvre ville que s'installent les Français. Quelques traces des édifices espagnols, quelques mosquées récentes et les « beaux remparts de la nouvelle casbah », ainsi que le fort Neuf, en étaient les seuls ornements. Comment ne pas souscrire à ce jugement de M. Lespès : « Tout ou à peu près tout était à refaire ou à créer » ¹.

(1) *Revue Africaine*, 3^e trimestre, 1934.

SECTION III.

LA PERIODE FRANÇAISE

En 1831, à l'emplacement actuel du port, il ne restait, au moment où les Français occupent Oran, qu'une amorce de jetée, deux quais et des magasins voûtés très profonds. La petite jetée construite par les Espagnols et mal entretenus par les Turcs s'affaissa complètement en 1833 et ne dépassait pas le niveau de l'eau. Les matériaux ne formaient plus qu'une chaîne d'écueils et de récifs.

Cent ans plus tard, en 1930, la longueur des quais atteint 4 kilomètres, la surface des terre-pleins affectée au trafic est de 45 hectares, la superficie des bassins est de 72 hectares, auxquels s'ajoutent les 35 hectares de l'avant-port. Oran se classe, à cette époque, au premier rang des ports africains, au second rang des ports français pour le tonnage de jauge après Marseille et au sixième rang pour le mouvement des marchandises après Marseille, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux.

Cette évolution remarquable qui a fait sortir Oran de la période d'intérêt local pour le faire entrer dans celle d'intérêt « mondial » s'est accomplie en quatre étapes : 1840 — 1876 — 1906 — 1924. La loi du 15 juillet 1934 marque une nouvelle étape vers le port d'Oran-Mers-el-Kebir.

Depuis 1844, date à laquelle furent approuvés les

premiers projets d'installation, jusqu'aux années les plus récentes, les aménagements nouveaux ont toujours été en retard sur la progression du trafic. Au Maroc, les autorités du Protectorat, instruites par l'expérience, n'ont pas hésité, au contraire, à réaliser à Casablanca un très grand port, qui dépasse d'ailleurs les besoins présents du trafic.

Dès 1857, avant l'ouverture du premier bassin de 4 hectares que comportait le programme initial, il fallait envisager d'autres agrandissements consistant en la construction de deux jetées et d'un autre bassin, le bassin Aucour, ce qui permit au port d'offrir un développement total de 30 hectares d'eau et de 12 hectares de terre-pleins.

Ce n'est pas sans difficulté que ces travaux furent exécutés. Les premiers projets soumis au gouvernement métropolitain furent successivement rejetés ou négligés. Déjà le choix d'Oran comme débouché de l'Algérie occidentale avait fait l'objet de bien des hésitations. De l'embouchure de la Moulouya à celle du Chelif, il n'existe que deux abris naturels : la baie d'Arzew et celle d'Oran. Finalement, ce fut la position d'Oran, mieux pourvue d'eau, abritant déjà une petite ville fortifiée et devenue, pour des raisons historiques, la capitale administrative de la province, qui l'emporta ¹.

Le projet du général Frossard, commandant des troupes en Algérie, faillit remettre tout en question.

(1) Rapport de M. BISCH à l'Association des Grands Ports Français.

Il soutenait un projet qui consistait à créer, à Mers-el-Kebir, un port militaire devant servir en même temps de port de commerce et proposait le prolongement du chemin de fer Alger-Oran jusqu'à Mers-el-Kebir.

Cette proposition, surtout basée sur des considérations militaires, fut repoussée par la commission mixte, qui déclara que « le port devait être devant la ville et non ailleurs ».

Cette seconde tranche de travaux avait été achevée en 1876 et les choses demeurèrent en l'état jusqu'à l'année 1900. Le port reçoit déjà à cette époque plus de 2.000 navires jaugeant 1.250.000 tonnes et assurant un trafic de 750.000 tonnes de marchandises diverses. Les autorités du port durent appeler l'attention des pouvoirs publics sur l'insuffisance des installations pour faire face à ce mouvement maritime.

Après plusieurs années d'études et de discussions, un nouveau projet fut conçu et entrepris à dater de 1906.

Ces travaux d'agrandissement, autorisés par la loi du 18 juillet 1905, portèrent de 30 à 48 hectares la surface d'eau, de 1.850 à 3.000 mètres la longueur des quais et de 12 à 22 hectares la surface des terre-pleins. Deux nouveaux bassins furent créés, dont l'un servant d'avant-port, et l'autre entouré de quais destinés à l'accostage et aux opérations des navires.

Mais en dépit de ces améliorations, achevées en 1913, le port d'Oran ne répondait pas encore aux exigences du trafic et la Chambre de Commerce dut se

préoccuper aussitôt de poursuivre les extensions, toujours du côté de l'est, au moyen du prolongement de la jetée extérieure, parallèle au rivage et enraciné au pied de la montagne de Santa-Cruz. Les proportions de la grande jetée devaient donc être étendues sur une longueur de 500 mètres, de façon à créer un nouvel avant-port avec sa traverse sud, un quai et des terre-pleins pourvus des aménagements nécessaires, ensemble constituant une tranche de travaux de première urgence, auquel devaient venir s'ajouter par la suite diverses installations complémentaires.

Pour fixer les idées en ce qui concerne l'accélération du mouvement commercial, il convient de relater qu'en 1881 le nombre des navires entrés et sortis était d'environ 2.000, totalisant 580.000 tonneaux de jauge, les importations et exportations se chiffrant par 289.000 tonnes.

En 1884, le trafic s'élevait déjà à 427.000 tonnes, pour passer à 605.000 tonnes en 1900 et à 770.000 tonnes en 1913.

Les statistiques relatives à l'année 1912 font ressortir que le nombre des navires fut de 7.402, représentant plus de 7.000.000 de tonneaux tandis que l'ensemble des marchandises entrées et sorties était évalué à 1.700.000 tonnes. Pour le mouvement maritime, Oran se classait ainsi dès cette époque au quatrième rang dans l'ensemble des ports de la métropole et de l'Afrique du Nord, dépassé seulement par Marseille (16.565 navires — 19.445.835 tonneaux); Alger (12.983

navires — 18.414.967 tonnes); Le Havre (13.087 navire — 10.258.937 tonnes).

Pour le tonnage des marchandises manutentionnées, Oran se place au huitième rang, après Marseille, Rouen, le Havre, Bordeaux, Dunkerque, Nantes et Alger.

En 1913, le trafic atteignait 1.800.000 tonnes, c'est-à-dire qu'il avait triplé depuis le début de ce siècle.

Dès 1914, de nouvelles améliorations étaient projetées pour répondre aux besoins du trafic et aux progrès incessants de la colonisation dans le département d'Oran.

Le projet général d'agrandissement vers l'Est, approuvé dès 1912 et prévoyant la construction d'un nouveau bassin et avant-port, le comblement de la baie Sainte-Thérèse et divers autres travaux accessoires, portait sur une dépense de 34 millions de francs.

La guerre fit remettre à plus tard l'étude de ce projet. Cependant, en 1922, les travaux du môle des Hauts-Fonds permettait l'ouverture du bassin du Maroc.

En 1924, le nouveau programme fut approuvé par Parlement. Il s'agissait cette fois de transformer l'avant-port en bassin et de gagner de vastes terrains en comblant, sur une vingtaine d'hectares, le fond de la baie Sainte-Thérèse, puis, ceci fait, de conquérir sur la mer un nouvel avant-port de 35 hectares, pris en prolongeant de 500 mètres la grande jetée du

large et en fermant l'abri ainsi créé par une traverse de 540 mètres, laissant une passe de 150 mètres.

Ce programme est achevé aujourd'hui. Désormais, les navires pourront accoster quel que soit leur tirant d'eau.

En même temps que la Chambre de Commerce poursuivait la réalisation de ces travaux, elle apportait d'utiles compléments et perfectionnements dans le dégagement du port.

Le premier grand travail qui fut achevé en 1927 fut la construction d'une large route allant du port vers la gare et les faubourgs d'Oran, évitant ainsi d'imposer aux charrois si nombreux, qui descendent au port ou en remontent, la traversée, toujours malaisée, du centre de la ville.

Cette route a contribué au dégagement rapide des quais. Pour se faire une idée de son débit, disons que sa déclivité est de 3 %, sa largeur de chaussée de 14 mètres, tandis que l'ancienne route du port n'avait que 9 mètres de chaussée avec une pente de 6 %, imposant à tous les véhicules une marche très ralentie, ce qui provoquait de fréquents embouteillages par les équipages surchargés. La nouvelle rampe peut assurer un trafic sextuple de celui de l'ancienne rampe Vallès.

Parallèlement à l'amélioration de la liaison routière, la Chambre de Commerce, d'accord avec la direction des chemins de fer, a réalisé un aménagement complet d'Oran-marine et du faisceau de triage.

Les bâtiments des services administratifs ont été en-

tièrement reconstruits et rassemblée en un même point.



C'est le port arrivé à ce stade de son développement que nous allons étudier d'une manière approfondie dans la deuxième partie.

DEUXIEME PARTIE

ETUDE TECHNIQUE DU PORT

SECTION I.

SITUATION ET ACCES ¹

Le port d'Oran est situé à peu près à une égale distance des limites du Maroc et de la province d'Alger, au fond du golfe compris entre la pointe de l'Aiguille et le cap Falcon, au pied de l'extrémité Est d'une chaîne de montagnes dont la direction générale est la même que celle de la côte, c'est-à-dire sud-ouest nord-est. Le sommet qui domine Oran à l'ouest et dont les derniers contreforts forment la pointe Lamoune, porte le nom de Djebel Murdjado. Sa position géographique (Tour de l'ancien feu de la jetée) est la suivante :

Latitude nord, 35° 42' 56".

Longitude ouest 2° 58' 53".

Il a été établi sur des plages situées entre la pointe Lamoune à l'ouest et le cap Blanc ou pointe du Ravin Blanc à l'est.

(1) D'après les documents des Ponts et Chaussées, arrêt d'Oran.

De part et d'autre, la côte présente de hautes falaises plongeant presque verticalement dans la mer à l'ouest et coupées par des éboulements à l'est.

La passe d'entrée actuelle a des fonds de 15 mètres environ. A l'est, la ligne des fonds de 10 mètres est sensiblement parallèle à la côte et à 300 mètres environ de cette côte, celle des fonds de 15 mètres, également parallèle au rivage, en est à 500 mètres. A l'ouest, les lignes des fonds de 10 mètres et de 15 mètres sont très proches de la côte au droit de la pointe Lamoune. Quel que soit leur tirant d'eau, tous les navires peuvent accoster à l'avant-port. Les vents dominants sont les vents du nord-ouest; ceux de l'ouest et ceux du nord-est viennent ensuite. La baie est d'ailleurs assez bien protégée contre ces vents d'ouest et d'est par les terres élevées qui bordent la côte. Les vents d'est ne pénètrent que rarement dans le golfe, mais la mer qu'ils soulèvent entre sans obstacle. Toutefois, depuis les derniers travaux d'agrandissement, le port est convenablement abrité de la mer d'est.

L'entrée du port ne présente quelques difficultés que par les vents d'ouest pour les navires à voile.

Le mauvais temps est amené généralement par les vents du nord-nord-ouest. Les plus grosses mers sont soulevées par les coups de vent du nord, qui sont d'ailleurs très rares.

Le courant qui pénètre dans la Méditerranée par le détroit de Gibraltar détermine, le long de la côte, un courant général dirigé de l'ouest vers l'est. Par suite

de l'orientation ouest-nord-est de la côte, les eaux frappent les revers ouest des caps avancés et donnent ainsi naissance à des contre-courants qui suivent le rivage d'est en ouest. Le contre-courant est très marqué dans le golf d'Oran, en raison de la forte saillie du cap Ferrat; il passe devant les jetées, contourne la baie de Mers-el-Kebir et ressort le long de la côte.

Par les vents d'est, le courant général est renversé, le contre-courant devient alors insensible.

Atterage.

Le massif situé à l'est, entre la pointe de l'Aiguille et le cap Carbon, haut de 300 à 500 mètres au-dessus des terres voisines, forme un promontoire très avancé, visible de 17 à 18 lieues en mer. Les points culminants en sont le Djebel Krichtel (600 m.) et le Djebel Orousse (631 m.). Le sommet isolé de la Montagne des Lions (612), situé au sud-ouest de la pointe de l'Aiguille, le Murdjadjo avec le marabout placé au point le plus élevé (428 m.) et enfin le fort de Santa-Cruz qui couronne un mamelon isolé constituent d'autres points dont la reconnaissance, toujours facile, assure l'atterage dans de très bonnes conditions.

Pendant la nuit, les navires se guident sur le phare du cap Falcon et sur celui du cap de l'Aiguille¹.

Le premier est un phare à éclats blancs groupés

(1) Doc. des Ponts et Chaussées, arr^t d'Oran.

par 4 toutes les 25 secondes, avec éclipse de 15 secondes à 104 mètres au-dessus du niveau de la mer et dont la portée lumineuse est de 34 milles 5.

Le second, à éclats blancs groupés par 2 toutes les 10 secondes avec éclipse de 6 secondes, à 62 mètres au-dessus du niveau de la mer, est d'une portée lumineuse de 25 milles.

L'entrée du port est indiquée par un feu à occultation, couvrant en lumière blanche la zone saine en dehors des enrochements de la jetée et en lumière rouge les ouvrages de protection de port.

Ce feu, situé sur le flanc de la falaise, à l'est de l'entrée du port, est à 66 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Les occultations sont groupées par 3 toutes les 18 secondes (portée moyenne 16 mille en lumière blanche, 13 mille en lumière rouge).

Les quais ou traverses du port sont balisés de la façon suivante :

1°) Une bouée lumineuse rouge à feu vert signale l'extrémité vers l'est de la jetée du large;

2°) Un feu fixe vert permanent signale l'extrémité sud de la branche nord de la traverse du Ravin Blanc;

3°) Une bouée noire à feu rouge signale l'extrémité nord de la branche sud de la traverse du Ravin Blanc;

4°) Un feu fixe rouge signale la face nord du quai des Hauts-Fonds. Chaque extrémité de la face nord du môle Jules-Giraud est également signalée par un feu fixe rouge;

5°) Deux feux verts signalent l'extrémité sud de l'éperon de la grande jetée.

Enfin l'alignement de l'entrée du port est donné par deux feux d'alignement, situés, l'un à 120 mètres du quai nord du môle des Hauts-Fonds, et l'autre à l'extrémité Est de la promenade Létang.

En bref, les conditions naturelles et la bonne signalisation du port assurent à tous les navires un accès facile, par tous les temps.

SECTION II.

DESCRIPTION GENERALE ET OUTILLAGE¹

Le port est fermé par deux jetées : au nord la grande jetée, ou jetée du large, enracinée aux rochers de la pointe Lamoune, et d'une longueur totale de 3.000 mètres; à l'est la traverse du Ravin Blanc, formée de deux éléments, une branche nord d'une longueur de 105 mètres, issue de la grande jetée à 360 mètres de l'extrémité de celle-ci, une branche sud d'une longueur de 416 mètres, prenant naissance à la pointe du Ravin Blanc. La largeur de la passe entre ces deux éléments est de 150 mètres.

Cette passe, d'une profondeur moyenne de 15 mètres, donne accès à l'avant-port qui vient d'être transformé en bassin (bassin Poincaré). La deuxième passe, située à 625 mètres à l'ouest de la première,

(1) D'après les documents de la Chambre de Commerce.

donne accès au bassin du Maroc; elle a 120 mètres de largeur et 14 mètres de profondeur moyenne. La troisième passe, située à 550 mètres environ à l'ouest de la deuxième, donne accès au bassin Aucour; elle a une largeur de 90 mètres et 10 mètres de profondeur moyenne. Une quatrième passe, située dans l'angle sud-ouest du bassin Aucour, donne accès au Vieux-Port; elle a 60 mètres de largeur et 7 mètres de profondeur.

Bassin Poincaré. — Le bassin Poincaré est compris entre la jetée du large au nord, la traverse du Ravin Blanc transformée en môle à l'est, deux quais de rive entre lesquels un môle oblique a été amorcé au sud, et le môle des Hauts-Fonds à l'ouest.

La nappe d'eau a une superficie de 30 hectares environ. Les profondeurs varient de 8 à 20 mètres. Les quais sont fondés à des profondeurs variant de 8 à 12 mètres et ont une longueur totale utilisable de 1.300 mètres environ.

Bassin du Maroc. — Le bassin du Maroc est limité à l'est par le môle des Hauts-Fonds, au sud par le quai Henri-Beaupuy, à l'ouest par le môle Jules-Giraud et, au nord, par la jetée du large.

Superficie : 76 hectares. Profondeur variant de 7 m. 40 à 19 mètres. Les quais sont fondés aux cotes — 7 à — 10 m. 40. Longueur utilisable de 1.050 mètres.

(1) Au projet de la Chambre de Commerce figure la reconstruction du quai du Sénégal. Le nouveau quai sera construit parallèlement au précédent et à 15 m. en avant sur fond préalablement déroché à — 9 m. Ce projet sera réalisé en 1938.

Bassin Aucour. — Le bassin Aucour est limité par la face ouest du môle Jules-Giraud, le quai du Sénégal¹, les faces est et nord du môle Sainte-Marie, les faces est et nord du môle du centre, le quai Lamoune et la jetée du large.

Superficie : 25 hectares, 5 ares. Profondeur variant de 4 m. 50 à 12 mètres. Les quais ont une longueur utilisable de 1.300 mètres environ. Les plus grands navires de commerce qui fréquentent la Méditerranée peuvent y évoluer aisément et s'y trouvent en sécurité par tous les temps.

Le vieux port est réservé pour les embarcations de servitude et de plaisance.

Affectation des ouvrages.

Le môle du Ravin Blanc se trouve occupé par les travaux du port.

Le môle Jules-Giraud est principalement affecté au service des compagnies de navigation (Compagnie de Navigation Mixte; Compagnie Générale Transatlantique et Société Générale des Transports Maritimes).

Le môle du Centre est destiné aux services du pilotage et de la santé et à la direction du port.

Les opérations de charbonnage se font sur le môle des Hauts-Fonds.

Les autres quais n'ont aucune affectation spéciale.

La surface des bassins et la longueur des quais sont donc nettement insuffisants pour faire face au

trafic actuel. La quantité de marchandises manipulées par mètre courant de quai utilisable était de 1.500 tonnes. L'achèvement des travaux en cours l'a réduite à 1.250 tonnes. Ce sont là des chiffres qui montrent suffisamment la nécessité de nouvelles installations.

L'examen de l'outillage montre également l'insuffisance de l'équipement mécanique pour répondre aux exigences du trafic d'un port aussi important.

Pendant le premier siècle de l'occupation française, les ports algériens ont pu, malgré la progression rapide du trafic, employer presque exclusivement la main-d'œuvre indigène, qui était abondante, peu coûteuse et avait un rendement excellent, sans faire appel à un outillage moderne. Les navires opéraient le plus souvent amarrés sur des coffres à l'abri de la jetée, évitant le long développement de quais des ports de la métropole. Ces procédés rudimentaires ont permis d'accomplir de véritables tours de force au point de vue de la rapidité, à des prix inférieurs à ceux que l'on aurait obtenus si l'on avait adopté les méthodes de travail des ports français.

Actuellement, il faut transformer ces méthodes et renoncer à ces procédés. L'âpre concurrence qui s'exerce entre les ports de la méditerranée occidentale exige le travail bord à quai pour permettre plus de rapidité. Les difficultés de recrutement de la main-d'œuvre, l'augmentation des salaires, l'accroissement des charges sociales ont nécessité la mise à l'étude par les autorités responsables de l'installation d'un

nouvel outillage, pour assurer mécaniquement les chargements et déchargements.

La mise en service d'un dock-silo automatique à céréales en juillet 1935, d'une capacité de 30.000 tonnes, est la première étape de ce projet.

Les appareils destinés aux opérations des charbonniers étant réservés pour la question des relacheurs, nous trouvons seulement dans le port d'Oran¹ :

— une grue fixe à bras de 8 tonnes;

— Quatre grues électriques à portique à double pouvoir (1.500-3.000 kg.), et à portée variable, placées sur le quai du Sénégal, et 2 grues automobiles pétrole électriques de 5 tonnes;

— vingt-deux grues flottantes et pontons-grues, dont 3 de 1.000 kg., 4 de 2 tonnes, 3 de 3 tonnes, 3 de 4 tonnes, 5 de 5 tonnes, 2 de 7 tonnes 5, 1 de 9 tonnes, 1 de 10 tonnes;

— Cinq pontons bigues de 5, 7, 10, 30 et 50 tonnes et une biguette de 2 tonnes;

— Un ponton-mâtire de 70 tonnes.

Il existe, pour les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises pour les navires non accostés ou amarrés en pointe, 435 chalands de 30 à 350 tonnes de portée en lourd et en outre 4 pontons en béton armé d'une portée en lourd de 1.400 tonnes chacun.

(1) 4 grues électriques à portique doivent équiper le nouveau quai du Sénégal. 8 grues électriques font l'objet d'une commande en cours d'exécution (septembre 1937).

Ce matériel appartient à la Chambre de Commerce et à divers industriels.

Il y a 35 remorqueurs d'une force de 35 à 400 CV et 2 vedettes d'une force de 15 à 20 CV pour le remorquage, appartenant à des entreprises privées.

Une cale de halage existe dans la partie est de l'amorce du môle oblique. (Longueur 75 mètres, dont 40 mètres pour la cale sèche et 35 mètres au-dessous de l'eau pour l'avant-cale).

La cale peut être utilisée par les chalands, les remorqueurs et les chalutiers.

Elle reçoit trois files de trois chalands.

Une deuxième cale vient d'être construite et mise en service.

La Chambre de Commerce possède et exploite sur les quais 14 vastes magasins destinés au logement de la marchandise transitant par le port d'Oran, tant à l'importation qu'à l'exportation¹.

Les voies ferrées desservant les quais ont une longueur de 7.013 mètres. Elles sont reliées à la gare d'Oran-marine.

— Un dock-silo (capacité : 30.000 tonnes; 4 circuits de chargement et déchargement fonctionnant simultanément à la cadence de 200 t./heure chacun, pouvant charger indifféremment en vrac ou en sacs). Deux grands navires peuvent prendre place sur les 260 mètres de quai où la priorité des opérations appartient au silo.

(1) Un quinzième magasin est en construction sur le môle du Centre. Il sera pourvu d'une terrasse pour le déchargement des camions.

La mise en œuvre de cet outil, dont les tarifs sont très avantageux pour les usagers, a permis de libérer les quais d'Oran des énormes piles de céréales en sac ou en vrac qui les encombraient périodiquement.

Travaux en cours et projet.

L'agrandissement du port a été recherché dans l'achèvement de l'avant-port et par l'utilisation de la rade de Mers-el-Kebir.

Le nouvel avant-port est en voie d'achèvement¹. Il a été établi par le prolongement sur 500 mètres de la grande jetée et par la construction d'une traverse perpendiculaire à la côte. Ainsi se trouvera réalisé un plan d'eau de 42 hectares. La passe a été réduite à 150 mètres pour diminuer l'effet de la houle du N. E., la seule qui pénètre dans l'avant-port.

Cet avant-port pourra recevoir les unités les plus fortes.

Dans les anciens bassins, la Chambre de Commerce a fait procéder à des drainages et à des déroctages pour régulariser les fonds. Elle envisage la construction d'un nouveau quai en eau profonde sur la face nord du môle du Centre.

Les difficultés croissantes d'extension du port vers l'Est ont conduit à envisager l'utilisation de la baie de Mers-el-Kebir et à l'aménager en port.

Il y a, dans cette baie, possibilité d'établir un des

(1) Les travaux seront achevés en 1938.

plus grands ports de la Méditerranée permettant un trafic considérable.

L'ensemble du projet, qui doit être réalisé en quatre étapes, comprend une digue, dont la longueur sera de près de six kilomètres, avec deux passes de 400 et 300 mètres. La longueur des quais utilisables sera de plus de 5.500 mètres. Une passe ouverte dans la grande jetée du port d'Oran fera communiquer les deux parties du port.

La première étape, approuvée par la loi du 16 juillet 1934, vient d'être commencée. La dépense correspondante est évaluée à 275 millions de francs, mais ce chiffre sera certainement dépassé.

Ces travaux achevés, Mers-el-kebir offrira au commerce un bassin de 120 hectares, protégé par une grande jetée abri enracinée à la pointe est du cap de Mers-el-Kebir et qui, sur 1.375 mètres, courra d'abord vers le sud-est, puis vers l'ouest. Une traverse en enrochements de 750 mètres de longueur fermera le bassin sur sa face sud-est, laissant une très large passe de 400 mètres.

Une trentaine d'hectares de terre-pleins seront obtenus par le remblaiement de la partie sud et sud-ouest du bassin ainsi formé. Des quais seront construits dans toute la partie nord-ouest, ouest et sud-ouest de ce vaste bassin, dont la forme générale sera grossièrement celle d'un losange au grand axe orienté nord-sud ¹.

Des bassins de radoub, dont l'absence est préjudi-

(1) VERGNIAUD. *Journal de la Marine Marchande*. Juin 1937.

ciable à Oran, seront édifiés après l'achèvement des travaux de la première étape.

En même temps, la route en corniche qui relie les deux parties du port va être élargie et un tunnel pour le passage d'une voie ferrée sera percé sous la montagne de l'Aïdour.

Dans huit ou dix ans, il n'y aura plus qu'un seul grand port : Oran-Mers-el-Kebir¹, qui pourra faire face aux besoins de son immense hinterland.

SECTION III.

L'HINTERLAND ORANAIS

C'est l'examen de la carte des chemins de fer et de celle des routes qui nous montrera jusqu'où s'étend sa zone d'attraction.

Voies ferrées.

La grande ligne Tunisie-Maroc, achevée le 8 avril 1934, sert de principal collecteur et draine le trafic depuis Orléans ville à l'est jusqu'à Taza à l'ouest.

Sur cette ligne se greffent des embranchements à voie normale qui traversent le Tell et s'avancent jusque sur les Hauts-Plateaux.

Ligne de la Senia à Temouchent;

Ligne de Oudja à Bou-Arfa;

Ligne de Bel-Abbes à Ras-el-Mâ.

(1) Mers-el-Kébir. Traduction arabe : le grand port.

Un second réseau à voie étroite de 1 m. 05, partant d'Oran, lance deux lignes de pénétration, l'une jusqu'aux oasis du Sud-Oranais, par Colomb-Béchar et Kenasda, l'autre jusqu'à l'important centre agricole de Tiaret, sur les Hauts-Plateaux.

Deux transversales supplémentaires lient ces lignes et dessinent un damier sur la carte : ligne côtière de Mostaganem à Oran et ligne intérieure de Bel-Abbes à Mascara et Tiaret.

Au total, Oran bénéficie de l'apport d'un réseau de 3.000 kilomètres de voies ferrées.

Réseau routier.

Le réseau routier, qui représente environ 7.000 km. (routes nationales et chemins de grande communication), joue un double rôle en apportant d'une part, directement au port, un tonnage très important de marchandises et en complétant et prolongeant très loin dans l'intérieur l'action des voies ferrées. Les principales routes sont d'ailleurs excellentes et très bien entretenues.

La prolongation vers Marnia de la voie ferrée Aïn-Temouchent à Oran permettrait d'abréger de quatre heures le trajet d'Oran au Maroc et de desservir la région la plus riche et la mieux arrosée de l'Algérie : les vallées de l'Isser et de la Tafna.

Enfin Oran peut devenir la grande gare aérienne

de l'Afrique du Nord. Dès 1910, le général Bailloud et M. Sarraut, visitant la plaine salée de la Senia, abritée des grands vents et débarrassée de tous obstacles, constataient qu'elle serait un aérodrome naturel de premier ordre¹. Nulle part en Algérie on ne trouve l'équivalent de cet immense aérodrome, dont la piste ellipsoïdale n'a pas moins de 150 kilomètres de développement.

Situé au point de la côte le plus rapproché de l'Espagne, séparé du sud par les plis transversaux du Grand Atlas au point précis de leur moindre altitude, l'aéroport d'Oran est le nœud vital des communications africaines. L'autorité militaire l'a bien compris en créant au minimum de frais l'école d'aviation de la Sénia.

De nombreuses escadrilles ont exploré le Sahara, suivant la vallée de la Saoura jusqu'aux monts d'Adrar et qui est maintenant balisée jusqu'au Niger.

Bref, Oran étant son aire d'attraction à l'Est jusqu'à une limite qui déborde un peu au delà des limites administratives du département d'Oran, les massifs de l'Ouarsenis et du Zaccar étant les limites extrêmes.

Si la répartition du trafic entre Oran et Alger dépend uniquement de la comparaison des prix de revient du transport à ces deux ports, les limites de l'ouest et du sud sont liées au régime douanier algéro-marocain et au débouché de l'Oriental, ainsi qu'à la question du Transaharien.

(1) *Journal de la Marine Marchande*, 1930, éd. sp.

Limite ouest de l'hinterland d'Oran.

I. — *La frontière algéro-marocaine. La porte algérienne.*

C'est Oran qui assurait jusqu'ici le trafic du Maroc Oriental. Aujourd'hui, des modifications dans le régime de la douane algéro-marocaine et la construction de Nemours lui ont fait perdre la plus grosse partie des exportations ou importations de l'Oriental. Nous examinerons successivement les deux solutions qui ont été données pour la porte algérienne et pour le débouché de la zone Est du Protectorat. En même temps, nous apprécierons quelle va être leur influence sur l'activité d'Oran.

Le régime douanier du Maroc a été établi par la convention de Madrid et par l'accord franco-anglais de 1904 et consacré par l'acte d'Algesiras. Il empêche le Maroc de consentir aucun avantage aux marchandises françaises. Cependant, ce régime ne s'appliquait pas, jusqu'en 1936, à la frontière algéro-marocaine, dont le règlement douanier restait, d'après l'acte d'Algesiras même (article 103), affaire exclusive de la France et du Maroc. C'était à peu près l'unique avantage économique consenti à la France.

Nous nous bornerons à indiquer les principales étapes de l'histoire douanière de cette frontière.

Les échanges par terre avec le Maroc furent libres jusqu'en 1843, date à laquelle on prohiba les importations en Algérie en vue d'arrêter l'afflux des pro-

duits étrangers. En 1853, on supprima la prohibition et on établit des droits sur les produits des deux pays limitrophes. On ouvrit les premiers bureaux de douane. La loi douanière de 1867 autorisait l'importation en franchise en Algérie, par la frontière terrestre, des produits qui justifiaient de leur origine marocaine. A défaut de cette justification, ils devaient supporter les mêmes droits que les marchandises entrant par mer. En 1890, pour enrayer la fraude considérable qui se produisait sur le sucre, le café, le thé, les tissus, les armes, les munitions, on créa de nouveaux bureaux de douane. Les accords d'avril-mai 1902, où l'on prévoyait l'organisation des marchés marocains et algériens, établirent des droits de sortie spécifiques pour un certain nombre de produits et un droit de 5 p. 100 *ad valorem* pour d'autres marchandises. Ces principes sont à peu près restés en vigueur, mais les bureaux français et marocains, prévus en 1902, ont été remplacés par des bureaux mixtes.

Les marchandises riches, malgré le coût du transport et la difficulté des communications, profitaient de la différence du tarif douanier, fixé à 5 p. 100 à l'entrée à Oudjda, au lieu de 12,50 p. 100 pour les ports de l'Atlantique, et arrivaient parfois dans le Maroc Occidental. Les Chambres de Commerce des ports de l'Ouest, profitant du fait que quelques colis de tissus venant d'Oran avaient été aperçus à Marrakech, déchaînèrent une campagne de protestation. Un arrêté viziriel du 29 décembre 1923 et un

dahir du 14 juillet 1922 ont établi une deuxième ligne douanière à Taza, pour satisfaire aux réclamations des ports de l'ouest.

Une taxe supplémentaire de 7,50 p. 100 sur les produits importés à destination de l'Occidental est perçue à Taza. Ce régime consacrait la séparation entre l'Oriental et l'Occidental.

Les résultats du cadenas se firent immédiatement sentir. Les variations du commerce d'importation par voie terrestre et portant sur le trafic d'Oran, seul port par lequel passaient ces importations, sont les suivantes, en 1923 et en 1931 :

1923 — 75.000 tonnes, représentant 174 millions.

1931 — 162.000 tonnes, représentant 224 millions.

Mais, en valeur relative, elles ne représentaient que 11,75 p. 100 des importations totales du Maroc français, alors qu'en 1923 elles atteignaient 22 p. 100.

Bien peu de marchandises dépassent le Moyen-Atlas. En 1931, Taza ne reçoit d'Oudjda, par voie ferrée, que 5.000 tonnes, tandis qu'il en reçoit 18.160 de Fez.

En définitive, l'influence de la Porte algérienne était relativement faible sur l'Occidental. En effet, l'Occidental ne recevait à peu près rien de l'exportation. Aux importations, il expédiait à peine 20 p. 100 des marchandises reçues par Oran.

Par contre, sur l'Oriental, Oran était à peu près le seul débouché et la presque totalité du trafic se faisait par ce port.

A plusieurs reprises, les Chambres de Commerce

des ports de l'Ouest avaient émis le vœu de voir reporter à la frontière politique Algérie-Maroc la barrière douanière de Taza entre l'Oriental et l'Occidental. L'administration marocaine appuyait ces vœux, escomptant de nouvelles recettes fiscales. Une réforme vient d'intervenir. Sur l'intervention du gouvernement français, qui a arbitré le différend, satisfaction est donnée au Maroc. Le dahir du 9 janvier 1936 donne force de loi au nouveau régime :

Article premier. — Les marchandises importées au Maroc par la frontière algéro-marocaine sont passibles des droits applicables à l'importation par les ports. Elles sont soumises de même à la taxe de 2,50 p. 100 *ad valorem*.

Art. 2. — Les droits de sortie sur les marchandises exportées par la frontière algéro-marocaine sont les mêmes que ceux perçus à l'exportation par les ports.

Ce texte entraîne la suppression du bureau de Taza et rend uniforme le régime de toute la zone française.

Toutefois, un dahir du 18 juin 1936 décide que les produits spécifiquement algériens, qui font l'objet d'un trafic habituel avec le Maroc Oriental sont exonérés des droits à l'importation dans la limite d'un contingent fixé chaque année par le gouvernement chérifien. L'admission en franchise peut, en cas de doute sur l'origine, être subordonnée à la présentation de certificats du lieu de production.

La France a donc perdu l'unique avantage économique qui lui avait été consenti par l'Acte d'Alge-

siras. Le commerce français entrant par la porte algérienne était, en 1935, de 80 p. 100, tandis que ce pourcentage, pour les ports de l'Atlantique, n'est que de 55 p. 100. Cette mesure sera sans doute néfaste à la France.

Il ne faut pas oublier qu'elle va également favoriser la contrebande par Melilla, quand les relations normales seront rétablies entre la zone espagnole et la zone française.

Cette concurrence des ports espagnols, quoique difficile à évaluer, parce qu'elle s'exerce sous forme de contrebande, est très importante.

Une comparaison des tonnages d'entrée des ports espagnols et des importations totales du protectorat ne laisse pas d'être troublante. D'après M. Eyquem, en 1929, Ceuta et Melilla, dont l'arrière-pays ne comprend environ que 400.000 habitants, bien peu évolués, ont importé respectivement 214.000 tonnes et 163.000 tonnes, soit au total 377.000 tonnes, tandis que le tonnage total en zone française, y compris Oudjda, n'a été que de 1 million de tonnes pour une population treize fois supérieure. C'est là une preuve flagrante de la concurrence ouverte ou dissimulée qui s'exerce au détriment de nos ports et de notre commerce. Le port de Melilla a encore l'avantage d'être un port franc, ce qui est bien fait pour encourager la contrebande qui s'y pratiquerait en grand. Les marchandises importées pénétreraient ainsi à l'intérieur, sans avoir acquitté les droits de douane et autres taxes qu'elles devraient supporter

légalement pour être nationalisées marocaines et avoir le droit de circuler librement dans tout le Maroc. Les blés d'Australie y entrent, paraît-il, librement, reçoivent des certificats d'origine du Maroc pour passer ensuite le pont de la Moulouya et entrer en franchise au Maroc français. En 1931, la zone espagnole nous aurait imposé 50.000 quintaux de farine, tandis qu'elle nous achetait de la paille, parce qu'elle n'avait pas eu de récolte de blé.

Dans l'Oriental, l'invasion affecte même les marchandises pondéreuses, bois et matériaux de construction, que l'on peut voir circuler sur les routes et notamment sur le parcours Melilla-Oudjda.

Ce détournement de trafic avait tendance à s'accroître régulièrement chaque année. Les autorités espagnoles s'étaient d'ailleurs préoccupées de développer Melilla par des installations modernes, en particulier pour le chargement du minerai. Nul doute qu'après la période troublée que traverse actuellement l'Espagne, cette concurrence ne reprenne plus vive, du fait de l'élévation du tarif douanier à la frontière algéro-marocaine.

*
**

II. — Quoique la mise en valeur de l'Oriental soit loin d'être achevée, les résultats obtenus ne sont pas négligeables. Les surfaces cultivées approchent 100.000 hectares, dont un quart est travaillé par les colons. Les céréales occupent 90 p. 100 des terres

(1) *Courrier du Maroc* du 30 avril 1932.

cultivées. L'orge tient une place beaucoup plus grande que le blé. Elle couvre près de 50.000 hectares et donne, les bonnes années, plus de 500.000 quintaux, dont un dixième environ est exporté vers la métropole. Le rendement moyen varie de 6 à 12 quintaux à l'hectare. Le blé dur occupe de 18.000 à 25.000 hectares, dont 90 p. 100 sont ensemencés par les indigènes. La production varie, selon les années, de 120.000 à 180.000 quintaux. Le blé tendre, cultivé surtout par les colons, couvre environ 120.000 hectares et sa production approche 100.000 quintaux les bonnes années. Le rendement moyen pour le blé tendre et pour le blé dur varie de 5 à 10 à l'hectare.

Les exportations varient de 10.000 à 60.000 quintaux pour le blé tendre et de 20.000 à 30.000 quintaux pour le blé dur. L'avoine, dont le rendement est excellent, est cultivée par les Européens. Il en est exporté 50.000 quintaux.

La culture de la vigne réussit très bien dans les Treffa et les Angad. Cette culture, qui aurait eu tendance à s'étendre rapidement, s'est trouvée presque complètement arrêtée par les difficultés d'écoulement.

L'amandier, l'olivier et le figuier s'adaptent assez bien au climat et aux sols de la région et se rencontrent un peu partout dans la zone tellienne et dans les vallées. L'Oriental exporte annuellement 4.000 à 5.000 quintaux de fruits frais et 1.500 à 6.000 de fruits secs.

L'élevage occupe un rang très honorable dans les

statistiques marocaines. Il compte plus de 32.000 bovins, 757.000 moutons et les efforts de l'administration pour aménager des points d'eau et pour reconstituer des pâturages par la création de « defens » permettront dans un avenir prochain d'obtenir des résultats positifs. Les exportations, qui ne portent guère que sur les ovins, représentant 70.000 à 140.000 têtes par an.

Mais c'est surtout du point de vue minier que l'Oriental jouit d'une réputation certaine. Des prospections sérieuses ont permis d'avoir une idée à peu près exacte de ses possibilités. Les gisements se trouveraient de préférence dans le rebord septentrional des Hauts-Plateaux, dans les derniers chaînons qui prolongent à l'est le Haut-Atlas et, dans la Haute-Moulouya, autour du Midelt.

Les mines de Midelt et la Haute Moulouya étant comprises dans l'hinterland de Port-Lyautey, nous n'en parlerons pas. Les gisements de plomb, associé au zinc, se rencontrent dans la haute vallée du Ziz, sur le versant saharien du Djebel Bou-Dahar, au Djebel Melias, au Djebel Kang el Ghaar. Le Sidi-Lahsène, à 70 kilomètres à l'ouest de Berguent, renferme de la galène argentifère pour un tonnage probable de 7 à 8.000 tonnes¹.

Au sud d'Oudjda, on trouve des amas de galène et de carbonate au Hossi-Troussit, au Djorf-Ouazzène, à Zellidja, à Sidi Raha et à Bou-Bekr. Le tonnage à vue de cette région serait de 20 à 25.000 tonnes

(1) *Revue de l'Industrie Minérale* du 15 août 1932.

marchandes et celui de Bou-Dahar serait probablement de 30 à 40.000 tonnes de calamine et de 8 à 10.000 tonnes de plomb. Le gisement de manganèse de Bou-Arfa, dont le tonnage à vue, d'après M. Despujols, est d'un million de tonnes et la mine peut fournir du minerai métallurgique courant, du minerai sous-oxydé à haute teneur et du minerai chimique à 85 ou 90 p. 100 de bioxyde¹.

Depuis quelques années, on fonde surtout de grands espoirs sur les ressources en combustible de l'Oriental. La découverte de gisements de charbon a fait sensation. On extrait, depuis plusieurs années déjà, à Kenadsa, en Algérie, de la houille demi-grasse d'excellente qualité. Du charbon a été signalé sur le Ziz, à Taouz, dans le Tafilalet. Selon M. Célérrier, « tout porte à croire que Taouz et Kenadsa font partie d'un même bassin charbonnier masqué par la Haurmada »².

M. Despujols l'admet également.

Au nord, on a découvert, au Djerada, à 45 kilomètres d'Oudjda, sur la route de Berguent, un banc de charbon qui est exploité. Le Bureau des Recherches et Participations Minières, qui a des intérêts sérieux dans la Société des Charbonnages de Djerada, a fait porter le capital de cette société de 18 à 54 millions. Elle compte pouvoir produire annuellement 100.000 tonnes et porter rapidement le rendement à 300.000 tonnes.

(1) *Revue de l'Industrie Minérale* du 15 août 1932.

(2) *Revue Economique Internationale*; Juillet 1929.

Le charbon extrait est de l'anthracite d'excellente qualité pouvant servir aux gazogènes et aux usages domestiques.

On a également signalé, en moyenne Moulouya, un bassin carbonifère qui, selon M. Célérrier, doit être le prolongement du synclinal de Djerada¹.

Ce rapide exposé des produits du sol et du sous-sol du Maroc Oriental montre que, quoique encore modestes, il est logique d'admettre que ses exportations vont augmenter rapidement, surtout du point de vue des richesses minières, et posent d'ores et déjà d'une façon pressante le problème de l'équipement de son débouché².

Depuis une quinzaine d'années, les autorités marocaines cherchent à soustraire le Maroc Oriental à l'influence d'Oran. Le Protectorat voudrait avoir sur la côte méditerranéenne un port pour servir de débouché à l'Oriental, sans passer par la voie algérienne. Il invoque la distance Oran-Oudjda. Mais n'oublions pas que le trajet pourrait être raccourci de quatre heures par la construction du tronçon Lalla Harnia Aïn-Temouchent. La politique des grands ports est pourtant la seule qui permette de réduire au minimum les frais de déchargement avec le maximum de facilité pour le commerce : frêt de retour assuré, capitaux abondants, main-d'œuvre spécialisée, courtiers maritimes, assureurs, banques, etc...

C'est Saïda qui avait été choisi par le Protectorat,

(1) *Revue Economique Internationale*, Juillet 1929.

(2) EYQUEM. *Les ports de la zone française au Maroc*, p. 461.

mais ses conditions physiques sont des plus désavantageuses. Des obstacles quasi insurmontables s'opposent à la construction d'un port sur le littoral marocain, qui s'étend sur 18 kilomètres de l'embouchure de la Moulouya à celle du Kiss. Les sables accumulés d'une façon continuelle par la Moulouya à son embouchure sont rejetés par les vents du sud-ouest sur cette partie du rivage et envahissent constamment la baie de Saïda qui, pour cette raison, a des fonds très hauts. La construction d'un port, même réduit, nécessiterait des travaux considérables. Il faudrait creuser des bassins sur le rivage. Le chiffre de 250 millions indiqué se serait probablement révélé insuffisant. Les frais d'entretien n'auraient pas moins été coûteux. Il aurait fallu procéder à des dragages incessants pour enlever le sable de la baie. Ces frais étaient hors de proportion avec les services qu'on aurait pu en attendre.

A la suite d'un accord intervenu à la conférence Nord-Africaine de 1928 et d'un arbitrage du gouvernement français, approuvé par le Parlement en mars 1931, le port de Nemours a été choisi pour devenir le débouché de l'Oriental, de la vallée de la Tafna et de la région frontière algéro-marocaine.

Les travaux prévus par la convention du 2 mars 1931, passée entre le Maroc et l'Algérie, et qui devaient être terminés en cinq ans sont aujourd'hui à peu près achevés.

Le port de Nemours dispose d'une surface d'eau bien abritée de cinq hectares par fonds de 9 mètres;

d'un développement de 800 mètres de quais, fondés également à 9 mètres; de 60.000 mètres-carrés de terre-pleins, dont 20.000 seront réservés aux minerais. Il peut recevoir à quai à la fois cinq ou six navires de fort tonnage de 100 à 120 mètres de long. L'outillage moderne comprend des engins de levage (grues électriques fixes et flottantes), des appareils de manutention mécanique, etc... Les compagnies minières trouveront toute facilité pour créer des installations particulières sur le môle à minerai qui leur est offert. Nemours peut faire face à un trafic annuel de 600.000 tonnes.

Il est déjà fréquenté par de nombreuses compagnies de navigation françaises et par des compagnies étrangères, notamment les compagnies allemandes.

Ainsi, que ce soit pour les exportations, par la construction de Nemours, ou pour les importations, par le dahir de 1936, Oran a vu la solution de ces deux problèmes tourner à son désavantage. Mais cette perte sera largement compensée si la construction du Transsaharien fait pénétrer sa zone d'influence jusqu'à l'A. O. F. et, plus tard, jusqu'à l'Afrique du Sud, par la transformation du chemin de fer Méditerranéen-Niger en Transafricain¹.

Le Transsaharien².

Les conclusions de M. Maître-Devallon, inspecteur

(1) Voir, sur le Transafricain, l'ouvrage de M. VIDAILHET.

(2) Voir, sur cette question, l'ouvrage de M. VIDAILHET, *Le Transafricain*, dont nous avons extrait les principaux renseignements concernant le Transsaharien.

général des Travaux Publics aux colonies, déposées à la commission d'études d'un chemin de fer transsaharien, instituées par la loi du 7 juillet 1928, sont formelles. Le Transsaharien est possible techniquement et financièrement. La commission des colonies de la Chambre a émis un avis favorable le 11 avril 1933. Et la Conférence Impériale a affecté un crédit de 6 milliards 500 millions de francs pour les travaux de construction du chemin de fer Oran-Niger.

Les études sont faites. Un courant d'opinion est créé. Au moment où les pouvoirs publics soutiennent par des mesures plus ou moins justifiées une économie défailante, le vote définitif de la construction du Transsaharien serait une manière excellente de ranimer l'activité des entreprises métallurgiques, en même temps qu'il permettrait d'employer de la main-d'œuvre indigène, fortement éprouvée par la crise.

Oran sera-t-il amené à profiter du Transsaharien et dans quelle mesure ? C'est ce que nous étudierons, en examinant les différents tracés possibles et en évaluant le mouvement de marchandises auquel il devra faire face.

Le Projet tunisien. — Le tracé préconisé par le commandant Roumens est le plus oriental. Dans le but de plonger plus directement dans le centre de l'Afrique, et pour favoriser les ports de Tunis et de Bizerte, il n'hésite pas, en effet, après avoir suivi depuis Touggourt le même tracé que l'itinéraire oriental, à passer entre le Hoggar et le Tessali, avant

de faire bifurquer la voie à Ideles, d'un côté vers le Niger, par Tamanrasset, de l'autre dans la direction du Tchad, en longeant le plateau de l'Aïr.

Cette ligne se heurterait, comme le tracé oriental, sur près de deux cents kilomètres, à la masse du grand Erg oriental; elle serait forcée de traverser de vastes régions (Hoggar et Tessali) où les ouvrages d'art et les travaux seraient considérables.

Cette ligne ne présenterait pas ce caractère économique qui doit être une des qualités du meilleur Transsaharien et s'écarterait trop de la vallée du Niger.

Enfin le désir de prendre Tunis ou Bizerte pour terminus ne s'explique que difficilement.

Ces deux ports sont trop rapprochés de la côte italienne, dont la pointe se dirige vers eux.

L'influence italienne est encore très grande dans la Régence. Elle ne compte pas moins de 94.000 Italiens sur 202.000 Européens. Il serait téméraire d'affirmer que l'Italie conserve l'espoir d'établir son protectorat sur la Tunisie. Elle y a officiellement renoncé, mais de multiples incidents ne laissent pas d'être troublants¹. L'intérêt stratégique du Transsaharien ne permet pas que la moindre menace vienne entraver une mobilisation de nos troupes noires.

Un tracé Tindouf-Bamako² a rallié certaines hautes personnalités du Protectorat marocain. Cet

(1) Voir *Revue Nord-Africaine*, 1935-1936-1937.

(2) *Monde Colonial Illustré*.

itinéraire se confond avec la ligne idéale du huitième méridien ouest.

Les avantages de ce tracé, d'après elles, seraient nombreux : Bamako, en raison de sa situation à l'amont du Niger navigable, de son peuplement et des ressources diverses de ses environs, offrirait un objectif plus intéressant que Dakar, desservi directement par la mer, que Tombouctou, réduit au seul trafic saisonnier du sel, que Gao, simple nœud de communication. La distance Casablanca-Bamako, quel que soit le parcours que l'on choisisse, est d'environ un millier de kilomètres plus courte que celle d'Oran ou d'Alger, via Gao au même point.

A ce projet, dont une étude technique reste à faire, le principal reproche que l'on peut lui adresser, c'est que le Maroc n'est qu'un protectorat français, où les droits de la puissance protectrice sont étroitement limités par les traités internationaux. Dans un avenir peut-être prochain, le Maroc exigera son indépendance. Il est vain de vouloir se dissimuler la gravité de la situation en Afrique du Nord. C'est pourquoi la sagesse commande de mettre le Transsaharien sous le contrôle exclusif de la souveraineté française. Les experts militaires estiment d'ailleurs que les bateaux traversent plus facilement la Méditerranée, en cas de guerre, que l'Atlantique. Evidemment, l'occupation des Baléares par une puissance autre que l'Espagne pourrait changer le problème. Il y a là, dans l'état actuel du monde, un en-

semble de circonstances qui dépasse le cadre de cette étude, mais qu'il était nécessaire de signaler.

C'est donc pour un tracé ayant son départ en Algérie que nous nous prononçons. Mais deux solutions peuvent être adoptées : le projet oriental et le projet occidental.

Le projet oriental. — L'étude du tracé oriental situe le point de départ à Biskra, tête des chemins de fer à voie normale de l'Algérie. Entre Biskra et Touggourt n'existe, en effet, qu'une voie métrique dont la plateforme ne pourrait même pas être utilisée. De Touggourt à Ouargha, l'importance des travaux de terrassement resterait assez grande (plus de 8 mètres cubes au mètre courant) et la voie présenterait de fréquentes rampes de 8 m/m. D'assez nombreux ouvrages d'art seraient en outre rendus nécessaires par le régime des eaux. Un pont de trois cents mètres sur l'Oued Djedi serait même indispensable dès les premiers kilomètres. Le début de ce tracé serait donc assez onéreux.

A partir d'Ouargha, deux variantes ont été étudiées : l'une passe par Fort-Lallemand, le Gassi-Touil, la vallée de l'Oued Ighargar et Amguid; l'autre descend directement au sud d'Ouargha, contourne le Tademaït par l'est, passe par Hassi-Messegen, franchit les monts Iraouenne par des défilés entièrement plats et rejoint le tracé précédent à Amguid.

Ce dernier présente une supériorité incontestable sur le premier. C'est qu'il évite, en effet, le long couloir plat de Gassi-Touil, entre deux régions de

hautes dunes qui se rapprochent parfois jusqu'à ne présenter qu'un couloir libre de quelques centaines de mètres, où l'on trouve d'ailleurs des ensablements plats inquiétants. Les transports de sable par le vent au travers de ce couloir sont considérables et ne sont pas sans inspirer quelque crainte.

De plus, ce tracé rencontre des dépressions (haounds) de 25 à 30 mètres de profondeur et longe des montagnes qui alimentent des torrents importants et menaçants pour la sécurité du chemin de fer.

L'autre tracé, au contraire, ne se heurte pas à des travaux de terrassement sérieux, mais, par contre, doit, lui aussi, franchir deux passes entre des dunes de sable ou contourner des amas en raison des vagues d'ensablement par transport de sable.

A partir de Amguid, la voie s'engage dans le Hoggar. Bien que l'on ait choisi le meilleur tracé possible, soit en raison du relief du sol, soit à cause du régime des pluies, de nombreux travaux de terrassement et ouvrages d'art sont cependant indispensables.

Après avoir traversé l'oued Tamarasset, la voie pénètre dans la grande plaine du Tenezrouft, légèrement ondulée, au terrain résistant, parsemé de cailloux et d'affleurements rocheux et s'y maintient jusqu'au kilomètre 1.700, point où elle atteint le bassin de l'Iller jusqu'à l'Adrar des Iforas. A partir de cet endroit, soit par suite des vallonnements de terrain, soit à cause de nombreux oueds à longer, la

construction de la voie nécessitera des travaux importants presque jusqu'au Soudan.

En résumé, si cette ligne présente aux yeux de certains l'avantage de desservir plus directement Alger et, pour d'autres, d'être la voie la plus directe pour un Transafricain, elle fourmille cependant en inconvénients, sinon en obstacles :

1°) Nombreuses difficultés de construction provenant des grands ergs à traverser, de nombreux oueds à franchir, des montagnes du Hoggar à parcourir (la cote 920 doit être atteinte au point de partage des eaux entre le bassin de l'Ighargar et du Tenezrouft.

2°) Un coût d'établissement très élevé;

3°) Un entretien également onéreux, puisque, dans les massifs montagneux, il faudra combattre l'humidité et le danger de violents orages.

4°) Les partisans du tracé oriental, ayant spécialement en vue la liaison avec le Transafricain, oublient le principe d'une voie aussi courte que possible et rapide en direction du Niger. Ils objecteront sans doute que la voie atteint les contreforts ouest du Hoggar, qui est la région d'avenir du Sahara s'il en est une.

Cet avantage est bien mince à côté de celui d'une liaison rapide avec le Soudan. Le tracé oriental doit mesurer 2.814 kilomètres d'Ibn Tassit à la Méditerranée, alors que le même point est à 2.269 kilomètres par le tracé occidental. De plus, il aurait le

grave inconvénient stratégique de placer la voie ferrée dans le voisinage de la Tripolitaine.

Ce danger n'existe pas avec le tracé central, qui prend encore Alger comme point de départ. Mais son prix de revient est beaucoup plus élevé que le tracé par l'oriental.

Un seul chemin permet d'accéder sur les Hauts Plateaux avec des rampes acceptables, c'est la vallée du Cheliff, mais l'établissement de la voie pour remonter cette vallée exige de très gros terrassements et de nombreux ouvrages d'art. La rampe est de 10 m/m et on est contraint d'employer des rayons très courts (300 m.), obligeant à des vitesses réduites.

Sur le haut-plateau tellien, les rampes seraient encore de 15 m/m, de même que dans la trouée de Djelja, pour la traversée de l'Atlas Sud. Ensuite, la voie rencontrerait le plateau profondément raviné du Mزاب, le lit de l'oued Metlilé, puis, au sud, pour descendre du plateau de Tademaït sur la plaine, elle doit passer par des ponts entraînant à certains endroits des travaux formidables avant d'atteindre, à Reggan le tracé occidental.

La supériorité du tracé occidental est indiscutable, tant au point de vue longueur des tracés que des prix de revient de construction et d'exploitation.

Le tracé occidental. — D'Oran à Colomb-Béchar, il y aurait lieu simplement d'aménager la ligne des Oasis¹. Au delà, le tracé franchit le Djebel-Arbal.

(1) Ou bien utiliser la voie Oudjda-Kenadsa.

(Ici on trouve une très grande tranchée, l'une des très rares que l'on rencontre sur tout le trajet). Il court ensuite sans obstacle sur la Hammada de Taghid pour arriver au bord de la gorge de Guir, profonde d'une quarantaine de mètres et qu'on franchit par un viaduc de 350 mètres de long, seul ouvrage d'art important sur toute la ligne.

Cet obstacle dépassé, la ligne se trouverait sur une vaste hammada plate où elle s'allongerait sans difficulté, avant de s'engager dans une série de couloirs très faciles, pour atteindre le défilé de la Vipère et franchir une grande tranchée avant la vallée de la Saoura.

Après une longue descente de moins de 5 m/m de pente, elle atteindrait Reggan.

Le Tenezrouft serait aisément traversé par la voie. « Sur plus de 500 kilomètres, il faudrait de l'imagination aux agents d'études pour s'écarter de la ligne droite. » Pendant 400 kilomètres, le reg caillouteux rendrait inutiles les travaux de ballast.

Des travaux médiocres suffiront pour traverser la longue dépression du Tilemsi et la voie rejoindra le tracé oriental non loin de Ibn-Tassit.

La partie soudanaise ne nous intéresse plus directement. Notons simplement qu'une branche se dirige sur Segou et une autre vers Niamey.

« Ainsi, le tracé occidental s'avère le seul exploitable dans des conditions normales.

Il est d'un excellent rendement économique, car il

réduit au strict minimum les travaux de terrassement et les ouvrages d'art.

Il se présente comme la voie la plus directe conduisant à la vallée du Niger.

Il tient compte cependant de la construction possible du Transafricain.

C'est l'unique projet permettant une jonction avec Casablanca¹.

Au reste, les trois missions automobiles organisées par les Chambres de Commerce d'Oran, d'Alger et de Constantine prouvent la supériorité du tracé occidental.

Ayant quitté Oran cinq jours et demi après les missions algéroise et constantinoise, la caravane oranaise arriva à Bourem plus de trois jours avant les autres. Et pourtant celles-ci durent « marcher sans répit afin d'atteindre Bourem à la date prévue », de l'aveu même du capitaine Leheureux. C'est qu'elles eurent à « gravir les pentes rapides des régions montagneuses et franchir de larges vallées sablonneuses qu'elles ne pouvaient éviter sur leurs parcours ».

« La mission d'Oran, elle, ne s'était pas heurtée à ces grandes difficultés et n'avait mis que 100 heures de marche pour atteindre le Niger, alors qu'il en avait fallu respectivement 239 et 251 à celles d'Alger et de Constantine. »

Une étude approfondie des tracés² nous a permis de répondre à la première question qui se posait :

(1) VIDAILHET. *Le Transafricain*, 1934.

(2) Les trois tracés ont été établis d'après le rapport de l'organisme d'études du Transsaharien, cité par M. VIDAILHET.

Oran est le port du Transsaharien. Il nous reste à examiner la seconde question : Quel sera le tonnage des marchandises transitant à Oran ? Avant tout, il s'agira d'évacuer vers l'Europe les produits de la vallée moyenne du Niger, en train de se transformer en une contrée agricole largement productrice, grâce à la régularisation des crues du fleuve et à l'irrigation des plaines voisines.

Nous allons exposer rapidement les ressources de ces régions : coton, riz, élevage.

Le coton.

Les travaux d'irrigation du Niger ont pour but primordial d'approvisionnement de nos industries textiles en matières premières.

M. Belime a fait, dès 1919, la constatation capitale de la coïncidence de la crue nigérienne, commençant en juin et finissant en janvier, avec le cycle cultural de cette plante, allant de la mi-juin à la date extrême de février. Des essais ont déterminé les variétés de coton qui s'adaptent le mieux au terroir et au climat. Ils ont été particulièrement concluants.

Cette future production nigérienne pourra suppléer en partie au coton que nous importons de l'Amérique, de l'Egypte ou de l'Inde. (Pour ces deux derniers pays, le coton est obtenu dans les mêmes conditions que dans la vallée du Niger, par irrigation).

En principe, la moitié des terres irriguées (1.200.000 hectares) serait affectée à la culture du coton. Avec

une production moyenne de cinq à six cents kilogs par hectare, ce sont 250.000 tonnes qui pourraient être obtenues par an.

M. Brunet, ancien sous-secrétaire d'Etat aux colonies, estime que nous atteindrons les deux tiers des 300 à 350.000 tonnes nécessaires annuellement à l'industrie française. Le colonel Abadie, en se basant sur la mise en culture cotonnière de 700.000 hectares, donne un tonnage de 315.000 tonnes. Ces chiffres supposent le plan d'irrigation complètement achevé. Au début, on peut avoir une production de 20 à 25.000 tonnes.

La récolte du coton en hiver permettrait d'occuper 50.000 Kabyles venus de l'Afrique du Nord. Il y aurait là une solution intéressante pour le problème de l'émigration kabyle. Les Kabylies sont, en effet, trop pauvres et trop peuplées et, pour leurs habitants, l'émigration est une nécessité.

Le riz.

Le riz doit prendre autant de place que le coton dans les superficies irriguées par le Niger. Il pourrait être cultivé sur plusieurs centaines de milliers d'hectares. Déjà, les régions comprises entre le Niger et Bani et soumises aux inondations périodiques de ces fleuves produisent une quantité importante de riz, dont le principal marché se trouve à Mopti.

On peut espérer un rendement moyen de trois tonnes à l'hectare, en sélectionnant, comme à Ide Paddy, Diafalaré, variétés de l'Inde et variétés lo-

cales. On a même atteint une production de cinq tonnes à l'hectare à la station d'essai de Koulikoro. Ce résultat n'est pas extraordinaire, si l'on songe que toute la zone située au sud du lac Debo offrira les conditions optima pour la production de cette denrée qui, en terrain irrigué, permet d'escompter trois récoltes par an.

Or, le Macina offre 350.000 hectares particulièrement aptes à la culture du riz, où elle a toujours été pratiquée. On peut donc s'attendre à une production voisine d'un million de tonnes. En supposant que la majeure partie de la production soit utilisée sur place ou expédiée dans les autres colonies du groupe de l'A. O. F., il restera encore une marge importante pour les besoins de la métropole.

Dans le rapport du ministre des Colonies à la commission des colonies de la Chambre, on évalue uniquement l'exportation en France de riz d'une qualité que l'Indochine ne produit pas. (10.000 tonnes). Mais si l'on y ajoute le riz ordinaire, ce chiffre pourrait être quadruplé et même quintuplé, surtout si, comme l'affirme M. Shaller, les exportations de toute la production du riz de nos colonies en France ne représentaient encore que 86 p. 100 de notre consommation totale.

L'élevage.

Pour améliorer les troupeaux nigériens, deux conditions sont nécessaires : leur assurer des ressources

en eau, en pâturages frais et sains et accroître la qualité de ces troupeaux.

L'organisation de l'irrigation est en train de résoudre la question de l'eau et des pâturages. La construction de granges et silos permettra la conservation de fourrages verts assurant au bétail une alimentation régulière et fraîche. Quant à l'amélioration de la qualité des animaux, il suffit de continuer et de généraliser les expériences déjà réussies.

C'est ainsi que, pour le mouton, les services zootechniques du Soudan ont obtenu des croisements très intéressants avec les mérinos du Cap Sandis, que la Chambre de Commerce de Tourcoing et la Compagnie de Culture cotonnière du Niger, à leur bergerie d'El Oualadj, par des croisements semblables, pouvaient avoir des animaux réguliers dans leur croissance, fournissant une laine longue et souple de réelle bonne qualité.

Les résultats sont encore réduits, mais il n'est pas douteux que le mouvement se développera dans le delta central nigérien irrigué, avec le concours des services compétents soudanais et de l'Union ovine, qui pourraient créer chez les colons nigériens quelques-unes de ces coopératives d'éleveurs indigènes réalisées en Afrique du Nord.

Malgré un troupeau déjà assez nombreux et la généralisation progressive de ces méthodes, le ministre des Colonies a jugé prudent d'estimer seulement à 6.000 tonnes de laine et 9.000 tonnes de peaux l'exportation soudanaise, possible dès maintenant.

D'ici quelques années, il prévoyait que le troupeau lainier sera fort important. Le Soudan peut être un pays d'élevage aussi intéressant que l'Australie.

En 1940, la moitié des 50.000 tonnes de viande et de 10.000 tonnes de peaux pourrait être exportée. Le général Abadie n'estimait-il pas à plus de 200.000 tonnes de viande et à 25.000 peaux l'exportation soudanaise vers l'Europe.

D'après M. Vidailhet, on peut évaluer « à 50.000 tonnes le trafic susceptible d'être procuré au Transsaharien dès son achèvement, par les produits de l'élevage soudanais et en particulier nigérien ». Ce chiffre paraît être inférieur à la réalité.

Ainsi, dès le début de la mise en valeur du delta central nigérien, nous pourrions nous attendre à un trafic d'exportation vers l'Europe, via Oran, par le Transsaharien, de 100 à 120.000 tonnes au minimum.

Les arachides.

Il ne faut pas oublier que la grande richesse de l'Afrique Occidentale Française, ce sont les arachides.

Le général Abadie n'hésite pas à en évaluer la production possible à plusieurs millions de tonnes. De fait, en 1926 par exemple, l'A. O. F. en a exporté plus de 600.000 tonnes, et il ne faut pas oublier que la presque totalité provient des régions côtières, Sénégal principalement. Dans cette dernière colonie, 700.000 Noirs exportent annuellement une récolte

d'arachides valant en moyenne plus d'un demi-milliard.

M. Brunet évalue la production du Soudan à plusieurs centaines de milliers de tonnes.

M. Maître-Devallon a déclaré que l'on a estimé à 300.000 tonnes la quantité d'arachides décortiquées que la colonie du Niger pourrait presque instantanément produire pour remplacer celles des Indes. « Le jour où les populations du Niger pourront vendre l'arachide, elles en planteront en quantité ».

En dehors des Arachides de la Nigéria anglaise, qui s'écouleront fatalement en Europe par le Transsaharien (Transport : 500 francs la tonne par voie ferrée et 990 par mer). La colonie du Niger fournira une très importante contribution au ravitaillement des industries oléagineuses. M. Fock croit que ce sont 100.000 tonnes qui se dirigeront vers la France. Au bout de deux ou trois ans, ces chiffres sont portés à 200 et 300.000 tonnes par le ministre des Colonies.

Le décortiqué a, au surplus, un vaste marché en Europe.

Céréales diverses.

Le mil peut être obtenu aisément en quantités infimes, mais le débouché est très restreint en France. Par contre, le maïs soudanais aurait un énorme marché en Europe, où il fait défaut et où il pourrait être employé pour l'alimentation. Avec les autres petites céréales, on peut compter, mil et maïs réunis, sur une exportation de 60.000 tonnes.

Fibres et textiles divers.

La prospérité des grandes sésaleraies actuelles montre le succès que l'on peut escompter.

Enfin signalons le karité, la gomme, la banane (plusieurs millions de tonnes), l'amande, le manioc, les patates, les ignames, les épices. En estimant à 20.000 tonnes l'exportation possible de ces produits, dès la mise en service du Transsaharien, nous ne dépassons pas la réalité.

Ce sont donc, au minimum, 350.000 tonnes qui passeront par Oran dès son achèvement. Or, ce trafic de début doit s'accroître rapidement, seulement par le progrès de la mise en valeur accélérée du delta central nigérien irrigué. Le chiffre de 2 millions de tonnes, voire de 3 millions, semble devoir être atteint au bout de quelques années.

A cet envoi de matières premières en Europe et surtout dans la métropole, doit correspondre un mouvement d'importation dans la colonie. D'une part, les travaux d'aménagement du delta exigeront d'importantes commandes de matériel, d'autre part l'élévation du niveau de vie des indigènes leur créera de nouveaux besoins. Le ministère des Colonies estime que le matériel d'importation pour l'équipement s'élèvera à 100.000 tonnes. Ce chiffre paraît insuffisant et on peut prévoir 200.000 tonnes. Il faut, en effet, songer que la vallée du Niger exigera des procédés de culture mécanique et que de nombreuses machines agricoles seront donc importées. Il faudra, en même temps, bâtir des villes, des villages.

A ce trafic viendra s'ajouter celui des marchandises dites « riches », à destination du Soudan et dont le tonnage s'élèvera graduellement au fur et à mesure de l'accroissement des revenus des indigènes.

Les populations noires peuvent s'élever au « standard of live » de l'Européen lorsque leur pouvoir d'achat sera suffisant. « Sur ce point, leur évolution aux Etats-Unis est instructive. Ils exploitent le cinquième de la superficie cultivée des Etats-Unis et la valeur de ce qu'ils possèdent approche de 25 milliards de francs. Voilà ce que sont actuellement les treize millions de noirs américains, descendant des trois millions d'esclaves venus d'Afrique tropicale entre 1620 et 1845. » Il est certain que les Noirs d'Afrique suivront la même voie le jour où, grâce à la France, ils en auront la possibilité. Le Transsaharien transportera vers le Niger les objets manufacturés, les tissus, le sucre, les céréales, le vin, les automobiles, les machines...

Selon M. Joly, le frêt total de la Méditerranée vers le Niger serait de 250.000 tonnes pour la première année, pour atteindre 450.000 tonnes à la dixième². Dans ce trafic, il faut faire la part de ce qui viendra de l'Afrique du Nord : les superphosphates marocains et tunisiens, les vins de l'Algérie, Oran ne serait donc pas appelé à profiter de la totalité du mouvement des marchandises vers le Soudan par le Transsaharien.

(1) VIDAILHET. *o. c.*, p. 147.

(2) *Revue Economique Française*, Décembre 1922.

Quoi qu'il en soit, en estimant à un demi-million de tonnes le mouvement de marchandises supplémentaires que procurerait la construction du Transsaharien, dès sa mise en exploitation, au port d'Oran, il semble que l'on reste dans des limites extrêmement raisonnables, basées sur des études approfondies de la question. Ce chiffre, comme nous l'avons vu, est appelé à se développer très rapidement.

Mais, comme l'écrit M. Tetau¹, « un certain synchronisme entre les travaux d'irrigation dans la vallée du Niger et ceux de la construction du chemin de fer à travers le désert sont nécessaires. Ce sont là deux pièces d'un même ensemble qu'on ne saurait séparer, sous peine de manquer le but final. Le Transsaharien tout seul ne mettra pas en valeur le Soudan et les travaux d'irrigation sans chemin de fer seront incapables d'assurer l'exploitation de la production qu'ils auront suscitée ».

Enfin, devant les revendications coloniales de certaines puissances, il est temps d'affirmer d'une façon matérielle l'intangibilité du bloc de nos colonies africaines.

(1) Revue *Le Transafricain*, Février à Mai 1933.

SECTION IV.

MOUVEMENT GENERAL DE LA NAVIGATION

L'étude du mouvement général de la navigation d'un port porte sur le nombre d'entrées et de sorties des navires, leur tonnage de jauge, le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées. Il est difficile, pour apprécier l'activité d'un port, de tenir compte de la valeur des exportations et importations. L'instabilité des prix et les méthodes appliquées en Algérie pour évaluer les valeurs en douane ne permettent pas des comparaisons précises avec les années précédentes et avec le trafic des ports métropolitains et coloniaux.

En règle générale, l'étude du tonnage effectif, c'est-à-dire la quantité de frêt qui intéresse l'industrie des transports maritimes est la seule intéressante¹; c'est elle qui décide de l'importance du port au point de vue armement, installation et outillage; c'est elle qui détermine les travaux à faire, les programmes à établir.

Pour Oran, une telle statistique serait tout à fait incomplète et rendrait très mal l'importance du port. En effet, 30,3 p. 100 du nombre des navires, représentant 38 p. 100 du tonnage de jauge, intéressent la navigation d'escale pour ravitaillement.

Oran est le second port de l'Afrique du Nord, tant

(1) RONDEPIERRE. *Port de Saïgon*, 1934.

pour le tonnage de jauge (13.337.897 tonnes) que pour les marchandises (2.520.208 tonnes), immédiatement après Alger (15.517.055 tonnes de jauge — 3.340.400 tonnes de marchandises). Il reste au premier rang pour le nombre de navires entrés et sortis : 7.724, contre 7.449 à Alger. (Non compris le trafic côtier).

Comparé aux grands ports français et algériens, il occupe le huitième rang pour le tonnage des marchandises (année 1936) ¹.

Marseille	9.300.000 tonnes
Rouen	8.002.000 —
Le Havre	7.474.000 —
Bordeaux	4.254.000 —
Alger	3.340.000 —
Dunkerque	3.293.000 —
Nantes	2.920.000 —
Oran	2.520.000 —

Après avoir suivi une ascension régulière depuis le début du XX^e siècle, interrompue seulement par les années de la guerre, le nombre de navires entrés et sortis décroît depuis 1931 chaque année. Pendant les années 1928-29-30-31-32, il tenait la première place devant Alger, tant pour le nombre des navires que pour le tonnage des marchandises.

(1) Non compris le trafic côtier.

ANNÉE	ORAN ¹	ALGER ¹
1928	3.601.771	3.233.998
1929	3.805.248	3.713.742
1930	3.433.655	3.145.384
1931	3.641.810	3.219.781
1932	2.977.983	2.918.845
1933	2.641.113	3.490.980
1934	2.746.337	3.323.962
1935	2.866.805	3.202.344
1936	2.520.208	3.341.400

Si Oran continue à garder la première place pour le nombre des navires, encore la perd-elle pour le tonnage de jauge.

	ORAN ¹	ALGER ¹
Nombre de navires	7.724	7.449
Tonnage de jauge	13.337.897	15.517.055

Le tableau ci-après montre l'évolution du mouvement général de la navigation, entrées et sorties et tonnage de jauge total depuis 1900.

(1) Non compris le trafic côtier.

Mouvement général de la Navigation ¹.

ANNÉE	NAVIRES	TONNAGE
1900	3.922	2.125.259
1901	4.149	2.470.336
1902	4.664	3.029.237
1903	4.909	3.023.490
1904	5.753	3.613.721
1905	6.328	4.038.179
1906	6.192	4.013.163
1907	6.102	4.589.814
1908	6.877	5.650.874
1909	6.717	5.513.178
1910	7.217	6.349.322
1911	8.263	8.357.979
1912	7.402	7.316.730
1913	7.665	7.642.757
1914	6.471	7.115.338
1915	6.260	7.119.269
1916	5.467	6.368.735
1917	3.579	3.592.633
1918	2.336	1.575.659
1919	4.408	3.856.642
1920	4.558	3.975.762
1921	5.682	5.151.186
1922	6.190	7.070.689
1923	7.008	8.347.792
1924	7.087	9.802.426
1925	7.997	11.591.513
1926	8.432	12.730.478
1927	9.470	16.282.517
1928	11.073	19.747.628
1929	11.581	20.966.228
1930	10.831	19.073.810
1931	10.677	19.110.148
1932	9.705	16.270.143
1933	9.577	15.704.712
1934	9.356	15.469.017
1935	8.793	15.244.793
1936	7.889	13.598.777

(1) Documents de la Chambre de Commerce, 1937.

La part du pavillon français dans le mouvement général de la navigation est prépondérante. L'armement français bénéficie, en effet, du monopole de pavillon et de l'assimilation douanière entre la France et l'Algérie.

Les étapes de la législation douanière sont intéressantes à rappeler, parce qu'elles marquent le souci constant des pouvoirs publics de faciliter les rapports commerciaux franco-algériens.

Au début, la douane algérienne ne faisait aucun avantage à la France et la douane française ne faisait aucun avantage à l'Algérie. Mais, dès 1835, l'ordonnance du 11 novembre décidait que tous les produits français entreraient en Algérie en franchise et que les produits algériens exportés en France seraient exempts du droit de sortie.

L'Algérie eut plus de difficulté à obtenir les mêmes avantages. L'ordonnance du 16 décembre 1843 concernant la douane métropolitaine, supprima, en principe, les droits de sortie sur les marchandises exportées en Algérie, mais laisse subsister exceptionnellement ceux qui frappaient les matières premières.

Quant aux droits d'entrée, l'ordonnance du 16 décembre 1843 conservait le principe qui considérait les produits algériens comme des produits étrangers et les frappait des mêmes droits, sauf pour certains produits limitativement énumérés dans un tableau et pour lesquels les droits étaient réduits de moitié. Les produits similaires aux produits coloniaux supportaient les mêmes droits que ceux-ci.

De vives réclamations des colons algériens aboutirent à la loi de 1851, qui fit disparaître les derniers droits de sortie qui subsistaient encore et accorda l'entrée en franchise en France à un certain nombre de produits naturels de l'Algérie énumérés au tableau I et aux produits de l'industrie algérienne énumérés au tableau II. La loi du 23 mai 1863 élargit cette liste, mais la franchise était toujours une exception. La loi de 1867 renversa définitivement le principe. Désormais, la franchise réciproque et absolue existe entre les deux pays. Ce principe a toujours été maintenu, malgré les campagnes menées par les vignerons du Midi¹ à la suite de l'effondrement des cours du vin. Mais l'Algérie a toujours soutenu, avec raison, qu'elle était partie intégrante du territoire français et que, vouloir établir des tarifs discriminatoires ou des contingents, c'était faire revivre les anciennes douanes intérieures.

L'assimilation de l'Algérie se manifeste encore à un autre point de vue. La loi du 2 avril 1889, dont les dispositions, par suite des traités existants, n'ont pu être intégralement appliquées qu'à partir du 4 octobre 1893, a décidé : « La navigation entre la France et l'Algérie ne pourra s'effectuer que sous pavillon français ». Les ports algériens sont considérés comme des ports français, entre lesquels la navigation est réservée au pavillon français.

« La règle toutefois est singulièrement dangereuse

(1) La proposition de loi déposée en Juillet 1933, tendant à établir un contingentement des vins algériens, a été rejetée à une forte majorité

pour l'Algérie. Presque tout le commerce extérieur de l'Algérie s'opérant avec la France (4.607.713.000 fr. sur 5.612.334.000 francs. pour l'année 1936) si, pour une raison quelconque, les navires français se trouvent temporairement empêchés d'effectuer les transports, tout le commerce de l'Algérie est brusquement interrompu » ¹.

Pendant la grève de 1904 des inscrits et des dockers de Marseille, l'Algérie a été dans l'impossibilité d'embarquer les moutons, les fruits et les primeurs. Des grèves récentes ont montré que le fait pourrait se reproduire ².

Pour prévenir le retour de la paralysie du trafic entre la métropole et l'Algérie, la loi du 22 juillet 1909 a autorisé le gouvernement à prendre, par décret, des dérogations à la loi du 2 avril 1889. Application de ce texte a été faite, par décret du 29 mai 1915, pendant la durée des hostilités. La loi du 20 octobre 1919 a maintenu ce régime pendant une période de deux ans, à compter du jour de la cessation des hostilités.

Le monopole de pavillon, suspendu de nouveau par le décret du 24 septembre 1922, a été rétabli par le décret du 23 novembre 1922.

Ajoutons que la loi du 20 octobre 1919 a assimilé les pavillons tunisiens et marocains au pavillon français.

Le 24 mai 1937, une grève éclate, cette fois à Marseille, et, pendant quelques jours, l'Algérie voit ses re-

(1) GIRAULT. *Principe de législation coloniale*, 1929.

(2) Grève d'Oran, en Juin et Juillet 1935 des dockers et inscrits maritimes.

lations avec la métropole suspendues. Pour remédier à ce danger, sept députés algériens ont déposé au Parlement une proposition de loi tendant à suspendre automatiquement le privilège du pavillon et à assurer le transport, par la Marine de l'Etat, des personnes, du courrier et des denrées périssables ¹.

Le mouvement général de la navigation comprend les navires, entrées et sorties, 1^o) Pour charger et décharger des marchandises; 2^o) Pour embarquer ou débarquer les voyageurs; 3^o) Pour le ravitaillement; 4^o) Pour le cabotage.

*Mouvement de la Navigation par Pavillon
dans le Port d'Oran pendant l'année 1936 ².*

PAVILLONS	ENTRÉES		SORTIES		TOTAUX	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Français ..	2.189	3.437.577	2.188	3.436.167	4.377	6.873.744
Allemand ..	332	674.916	329	675.047	661	1.349.963
Anglais	265	729.415	267	730.867	532	1.460.282
Italien	218	572.601	218	560.546	436	1.133.147
Grec	171	384.050	171	388.035	342	772.080
Danois	148	130.965	147	130.583	295	261.548
Yougoslave.	131	235.153	134	228.760	265	463.913
Espagnol ..	119	102.187	116	101.896	235	204.083
Hollandais .	84	137.034	81	135.547	165	272.581
Norvégien .	77	122.536	77	124.241	154	246.777
Chérifien (Maroc) .	43	12.560	42	12.210	85	24.770
Suédois ...	37	54.727	37	54.757	74	109.514
Belge	34	47.367	36	50.295	70	97.662
Tunisien ..	31	23.260	30	25.560	61	49.123
Divers	68	139.723	69	139.858	137	279.581
TOTAUX ...	3.947	6.804.401	3.942	6.794.369	7.889	13.598.770

(1) Questions nord-africaines. 20 juillet 1937.

(2) Doc. Chambre de Commerce, 1937.

I. — Mouvement des marchandises.

L'amélioration de la situation générale de l'Algérie au cours de 1936 est certaine.

Les transactions commerciales de l'Algérie avec la France, l'étranger et les colonies françaises se sont élevées à 5 milliards 612 millions de francs, contre 5 milliards 457 millions l'année précédente¹.

Les importations, d'une valeur totale de 3 milliards 70 millions, accusent, par rapport à l'année antérieure, une augmentation de 234 millions de francs. Les exportations, par contre, se chiffrent à 2 milliards 534 millions, en régression de 79 millions sur 1935, où elles atteignaient 2 milliards 613 millions. Le bilan de l'année écoulée se solde donc, dans l'ensemble, par une plus-value de 155 millions de francs.

La balance commerciale visible accuse un déficit qui, de 33 millions seulement à l'expiration des trois premiers mois de l'année, n'a cessé de s'accroître au cours de chacune des périodes trimestrielles suivantes pour atteindre, en fin d'exercice, 545 millions de francs, soit environ 9,75 p. 100 de la valeur globale des échanges, ce qui, comparativement à l'année précédente, où l'écart ne ressortissait qu'à 4,2 p. 100, pourrait, *a priori*, sembler traduire un certain déséquilibre de l'économie algérienne.

(1) Ces chiffres sont établis d'après les taux adoptés par la commission des valeurs en douane pour 1935. Ils ne tiennent pas compte de la hausse générale des prix des derniers mois de 1936. Les statistiques ne donnent pas le détail de la valeur du commerce extérieur pour l'Oranie.

Cependant, ces chiffres ne reflètent que d'une façon imparfaite la véritable situation de l'Algérie. En effet, ce sont les taux de 1935 qui sont appliqués pour la statistique de 1936. Les valeurs exactes ne seront connues qu'au 1^{er} janvier 1938.

D'autre part, l'examen comparé du tonnage des marchandises embarquées et débarquées dans les ports algériens fait apparaître un accroissement du volume des échanges et, principalement, des exportations.

D'ailleurs la prédominance des importations sur les exportations devrait-elle, en tout état de cause, être considérée comme anormale — et alarmante — dans un pays comme l'Algérie, où les acquisitions étant étroitement fonction des ventes, toute amélioration du pouvoir d'achat ne peut qu'être l'indice d'un meilleur écoulement de la production ? ¹.

Si l'on fait abstraction des importations et des exportations par voie de terre, qui représentent une faible partie seulement du trafic, on constate que le tonnage global des marchandises débarquées et embarquées dans les ports algériens s'est élevé :

Entrées, à 3.696.000 tonnes, contre 3.804.000 en 1935;

Sorties, à 6.652.000 tonnes, contre 5.895.000 en 1935, soit, au total, 10.348.000 tonnes, représentant un excédent de l'ordre de 650.000 tonnes sur l'année antérieure.

Le tonnage des importations apparaît, il est vrai,

(1) Rapport du directeur général des Douanes à la Commission des valeurs en douane.

inférieur à celui enregistré l'année dernière; mais la diminution provient exclusivement du ralentissement des achats à l'étranger de charbons de soude, dont les fournitures aux navires tendant à se restreindre chaque année davantage et sont compensées en partie par la livraison des combustibles liquides.

Le volume des exportations a très sensiblement progressé, tant à destination de la France, et en dépit d'ailleurs du fléchissement des sorties de produits vinicoles, qu'à destination de l'étranger¹.

Ces constatations rassurantes semblent devoir être étendues à Oran, malgré l'atteinte de divers facteurs défavorables.

Les récoltes ont été compromises par des pluies persistantes en mai et en juin. Ce sont les stocks de 1934 et 1935 qui ont permis de maintenir les exportations à un niveau satisfaisant. Sans ces excédents, elles auraient subi un fléchissement beaucoup plus important que celui que nous constatons (1.549.434 en 1935; 1.338.653 en 1936; différence : 210.780.

Les sorties de moutons et les exportations d'alfa sont, par contre, en progression sur l'année précédente.

Parmi les facteurs néfastes à l'activité du port, il faut encore citer les grèves de dockers et d'inscrits maritimes, qui ont fait baisser notablement le trafic en juin et en juillet et jeté, à plusieurs reprises, le trouble dans les relations régulières d'Oran avec la France et l'étranger.

(1) Rapport du gouverneur général.

Tableau du mouvement des marchandises ¹

ANNÉES	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	TOTAL
1900	»	»	605.671
1905	»	»	886.848
1910	»	»	1.349.676
1915	»	»	1.626.702
1920	»	»	1.045.890
1925	1.059.811	1.776.703	2.836.514
1926	1.210.163	1.718.761	2.928.924
1927	1.550.830	1.985.000	3.535.830
1928	1.740.153	1.860.618	3.601.771
1929	1.905.482	1.899.766	3.805.248
1930	1.658.472	1.755.183	3.433.655
1931	1.891.643	1.750.167	3.641.810
1932	1.462.061	1.515.922	2.977.983
1933	1.299.229	1.341.884	2.641.113
1934	1.274.166	1.472.171	2.746.337
1935	1.317.371	1.549.434	2.866.805
1936	1.181.554	1.338.654	2.520.208

II. — Mouvement des voyageurs.

Malgré une diminution de 1.130 voyageurs sur le total des arrivées et départs, le mouvement des voyageurs, tel qu'il ressort d'une statistique donnant leur origine et leur destination, apparaît comme très favorable.

	1935	1936
France	97.518	110.379
Espagne	20.593	12.313
Maroc	11.005	5.587
Divers	643	350
TOTAL	129.759	128.629

(1) Doc. Chambre de Commerce, 1936 et 1937.

Le nombre de voyageurs venant ou allant en France a donc progressé de 12.861. La guerre d'Espagne, en faisant cesser toutes relations régulières avec ce pays et avec la partie espagnole du Maroc, a déterminé une diminution de 13.698 voyageurs. Mais, d'année en année, la ligne Port-Vendres-Oran gagne des voyageurs à destination du Maroc. Cette voie est, en effet, la plus rapide et met Casablanca à 55 heures de Paris. La mise en service d'autorails rapides et la construction du trançon Lalla-Marnia-Aïn-Temouchent raccourcirait encore cette durée.

*Mouvement des Voyageurs depuis 1920
dans le port d'Oran ¹*

ANNÉES	ARRIVÉES	DÉPARTS	ARRIVÉES ET DÉPARTS RÉUNIS
1920	65.912	63.130	129.042
1921	62.127	63.645	128.772
1922	51.315	53.503	104.818
1923	53.133	54.418	107.551
1924	66.078	54.228	120.366
1925	59.320	44.026	103.346
1926	53.499	62.580	116.079
1927	54.417	55.234	109.651
1928	55.427	58.545	113.972
1929	55.745	68.258	124.003
1930	68.229	66.946	135.175
1931	86.361	68.458	154.819
1932	71.784	57.429	139.213
1933	71.025	66.662	137.687
1934	70.052	71.457	141.509
1935	64.300	65.459	129.759
1936	59.558	69.071	128.629

(1) Statistique de la Chambre de Commerce, 1937.

III. — Mouvement des relâcheurs.

(Voir troisième partie).

IV. — Le cabotage.

Oran joue le rôle de port de distribution des produits venus de l'Orient et de l'Europe vers le Maroc. La guerre d'Espagne a fait baisser dans une proportion très importante le cabotage côtier.

1935	2.759 navires
1936	2.586 —
1937	1.702 —

*Compagnies de navigation ayant leur siège social
ou une agence à Oran.*

Les compagnies de navigation maritime ayant à Oran, soit leur siège social, soit une agence, soit un consignataire, sont les suivantes :

Courriers postaux.

A. — Courriers postaux réguliers avec la France.

— Compagnie Générale Transatlantique.

1 départ par semaine pour Marseille.

— Compagnie de Navigation Mixte.

1 départ (service d'hiver) pour Port-Vendres;

2 départs (service d'été) pour Port-Vendres;

Société Générale de Transports Maritimes.

2 départs par semaine pour Marseille.

Ce sont donc quatre ou cinq navires qui traversent la Méditerranée pour relier Oran à la métropole.

B. — Courriers postaux réguliers avec le Maroc.

— Compagnie de Navigation Paquet. (Mensuel).

— Compañia Transmediterranea ¹.

C. — Courriers postaux avec l'Espagne ¹

— Société Générale de Transports Maritimes.

— Compañia Transmediterranea.

Services commerciaux.

A. — Compagnies françaises

— Compagnie Générale Transatlantique.

Service sur Marseille;

— mixte sur Marseille-Sète;

— Bordeaux-Nantes (Londres);

— Saint-Nazaire-Lorient;

— Londres-Liverpool;

— Tunis-Sousse-Sfax;

— Bizerte.

Relations avec l'Amérique du Nord par transbordement à Bordeaux, Saint-Nazaire, Le Havre.

— Société Générale de Transports Maritimes.

Service sur Marseille;

— sur Mostaganem-Marseille-Sète;

— Guyane; Trinidad; Les Antilles.

— Compagnie Paquet.

Service sur Tanger, Casablanca et les ports du Maroc, A. O. F. et Amérique du Sud.

— Compagnie des Chargeurs Réunis.

Service sur l'Indochine, l'Amérique du Sud.

(1) Service provisoirement supprimé.

- Compagnie de Navigation Mixte.
Service sur Marseille;
— sur Port-Vendres.
- Compagnie des Messageries Maritimes.
Retour de l'Extrême-Orient avec escale à Oran.
- Compagnie de Navigation Fraissinet.
Service sur Conokry.
- Compagnie Cyp. Fabre.
- Société Franco-Ibérique d'Armement.
- Compagnie Delmas et Vieljeux.
- Compagnie de Bateaux à Vapeur du Nord.
Service sur Dunkerque-Anvers;
— sur Tunis-Gabès.
- Compagnie Orano-Marocaine.
Service sur les ports du Maroc.
- Compagnie Franco-Africaine de Navigation.
Treize autres compagnies ont des agents à Oran et
font des services réguliers avec la France.

Compagnies étrangères.

- Hambourg Amerika Linie.
Service de l'Allemagne via Oran sur l'Ex-
trême-Orient.
- Deutsche Devant Linie.
Allemagne Extrême-Orient.
- Nord Deutscher Lloyd Bremen.
Allemagne-Australie.
- Cunard Line.
Service sur Liverpool;
— sur l'Italie.

— Lloyd Mediterranes.

Italie-Canada via Oran.

— Lloyd Triestino.

Italie-A. O. F.;

— A. E. F.;

— Union sud-africaine;

— Afrique orientale;

via Oran.

— American Export.

Service sur New-York, Philadelphie, Baltimore.

— Compañia Transmediterranea.

Service sur Alicante-Barcelone;

— sur Melilla-Ceuta.

Grâce aux 52 compagnies françaises et étrangères, Oran est en relation régulière avec :

La Scandinavie et les ports de la Baltique;

L'Allemagne (Brême et Hambourg);

Les Pays-Bas;

La Belgique;

La Grande-Bretagne;

Le Portugal;

L'Espagne;

Les Baléares;

L'Italie et la Sicile;

L'Adriatique;

Malte;

La Tunisie;

La Méditerranée Orientale;

La Mer Noire;

L'Egypte;
La Mer Rouge-Djibouti;
Les Indes anglaises;
L'Indochine et l'Extrême-Orient;
L'Australie;
L'Afrique orientale-Union sud-africaine;
L'Amérique du Nord (côte Pacifique et côte Atlantique);
L'Amérique du Sud;
L'Amérique Centrale et les Antilles;
L'Afrique Occidentale et Equatoriale;
Le Maroc.

TROISIEME PARTIE

FONCTIONS ECONOMIQUES D'ORAN

SECTION I.

L'ORANIE

Bien que l'Oranie se place au premier rang pour les cultures de céréales et qu'elle produise la moitié des vins de l'Algérie, ses conditions naturelles sont assez défavorables.

L'Oranie est composée de deux régions naturelles absolument différentes : le Tell et les Hauts-Plateaux, auxquels se joint l'Atlas Saharien.

I. — Le Tell.

Ce qui caractérise le Tell occidental, c'est, d'une part, l'orientation générale des chaîons montagneux qui divisent le pays en une série de plaines plus ou moins continues et étagées à des niveaux différents, et, d'autre part, sa sécheresse.

Au premier étagement, ce sont les plaines subcôtières, très basses, séparées de la mer par des replis de terrains.

En partant de l'ouest vers l'est, nous trouvons :
1°) La plaine d'Oran. Elle apparaît comme un bassin fermé. La seule ouverture vers la mer, c'est la ville d'Oran. Près de la mer, elle est en falaises de plusieurs dizaines de mètres.

Son hydrographie est tout à fait particulière. Les eaux, qui ne peuvent aller vers la mer, s'accumulent dans des marécages. De plus, ces marécages sont salés. On leur a donné le nom de Sebkra d'Oran. Cette Sebkra n'est d'ailleurs pas unique; il y en avait autrefois plusieurs qui sont aujourd'hui asséchées; mais la végétation différente signale encore ces anciennes sebkra.

Ces lacs salés, que l'on ne rencontre que dans l'Oranie, sont dus à la sécheresse du climat et à la nature du sol. Celui-ci est composé de terrains triasiques, qui sont gypseux et salés et se comportent comme des terrains calcaires. Les eaux s'infiltrant dans des galeries souterraines et réapparaissent en sources résurgentes.

La plaine de l'Oranie se continue par la plaine du Sig et de l'Habra.

Cette plaine est très différente de la plaine d'Oran, qui est sèche et salée. Celle-ci est marécageuse. C'est un ancien golfe marin, recouvert autrefois par la mer et comblé par les alluvions du Sig et de l'Habra. Il n'y a pas de sebkra, mais encore du sel.

Ce sel est un des éléments les plus défavorables pour la culture dans l'Oranie. Dès que l'on arrose trop, le sel réapparaît.

Le bassin du Chélif, contrairement à la plaine du Sig et de l'Habra, est bien drainé par le Chélif. Mais les montagnes (le Dalhra) qui le séparent, au nord, de la mer, empêchent les pluies. La mer d'ailleurs est plus lointaine que dans le Tell oranais et son influence se fait moins sentir.

La Vallée du Chélif est un long couloir; on y distingue trois parties : La plaine d'Inkerman-Orléansville, très large; la plaine des Attas et la plaine d'Afreville, qui sont dans l'aire d'attraction d'Alger.

En arrière de ce premier étage de plaines se trouvent les Hautes-Plaines, séparées des précédentes par les monts du Tessala et de Beni-Chougraïn. Ces montagnes sont peu élevées (1000 mètres).

II. — Les Hautes-Plaines.

Les plaines des Zenata, d'Hennaya, de Lamoricière continuent la plaine de Marnia et forment, au pied du plateau de Tlemcen, une belle région agricole, en raison surtout de l'apport des eaux de ce plateau et des rivières qui en descendent.

Ces plaines se poursuivent dans la région de Bel-Abbes, adossée à la chaîne du Tessala. C'est par excellence le pays des grandes cultures de céréales. Les parties les plus voisines de la Mekerra, qu'on peut irriguer, sont aménagées en jardins maraîchers et vergers. Le sol d'excellente qualité, l'abondance des terres vacantes expliquent la prospérité de cette région.

Les plaines d'Eghris ou de Mascara se montrent presque partout dénudées, sauf aux environs du bar-

rage de l'Habra, où on a reboisé les croupes qui avoisinent ce lac artificiel. Plus caillouteuse et moins fertile que celle de Bel-Abbes, la plaine de Mascara a cependant été gagnée à la colonisation, ainsi que la vallée de la Mina de Relezane, à Tiaret.

Au delà des Hautes-Plaines, vers l'intérieur des Monts de Tlemcen ou Monts de Saïda, les séparent des Hauts-Plateaux. Malgré que ces montagnes fassent partie de la zone tabulaire des Hauts-Plateaux, soulevée par des mouvements verticaux à une altitude de 1.700 mètres, elles doivent être rattachées à la région du Tell.

Climat. — L'Oranie est la partie la plus sèche du Tell. La courbe de 400 mm. de pluie indispensable à la culture laisse en dehors la plus grande partie de l'Oranie. Oran ne reçoit que 463 mm. et la pluie tombe en trombe, sans s'infiltrer.

La sécheresse de ce climat vient de l'écran formé par la péninsule ibérique et par l'Anti-Atlas, qui arrête les vents atlantiques (vents d'ouest). Ce n'est que vers l'est de l'Oranie, près d'Alger, que les effets de l'écran cessent de se faire sentir et que les pluies sont plus abondantes.

Les rivages de l'Oranie n'opposent que des hauteurs insuffisantes pour que des condensations puissent se produire. Les hauteurs entre les plaines sub-côtières et les hautes-plaines ont un effet contraire. Elles font écran et empêchent les hautes-plaines de recevoir les influences de la mer. (Bel-Abbes, 393 mm).

Ces cuvettes sont donc très sèches; le climat est

continental, avec des extrêmes de température très accusés. Les gelées sont fréquentes et suivies par de très fortes chaleurs.

Les régions fumides sont reportées vers les Monts de Tlemcen, à la limite des Hauts-Plateaux. Les pluies y sont abondantes et alimentent les plaines de l'Oranie en eaux d'irrigation. Sur le Sig, l'Habra, le Chélif, des barrages de dérivation ont été construits. Ces travaux ne sont pas très coûteux; malheureusement, ils ne fournissent pas d'eau en été.

Pour avoir de l'eau en quantité suffisante, il faut des barrages réservoirs qui exigent des travaux considérables et dont le prix de revient est très élevé.

A la fin du XIX^e siècle, des barrages avaient été construits sur le Sig, l'Alamuz, l'Habra. (O. Fergoug, 30 millions de mètres-cubes). Au début du XX^e siècle, on avait renoncé à en construire de nouveaux, car ils s'ensavaient rapidement, d'où danger de rupture. En 1927, le barrage de l'O. Fergoug a sauté et la ville de Perregaux a été inondée.

Après la guerre, en période de prospérité, on est revenu au barrage-réservoir. Les immenses travaux entrepris pour leur construction ne semblent pas répondre à une nécessité absolue, sauf pour le barrage de Bou-Hanifra, qui doit remplacer le barrage de l'O. Fergoug et sauver de la ruine les richesses existantes de la région de Perregaux. Parmi les autres, les plus importants, ceux du Ghrit et de l'O. Fodda ¹, sont des barrages économiques, eu égard à leur capacité. D'au-

(1) Dans le département d'Alger.

tres, au contraire, auraient dû être évités, comme ceux des Zardezas et de Foum el Gueiss ¹.

Une commission d'enquête, formée d'élus et de hauts-fonctionnaires du gouvernement général, a étudié les mesures à prendre dans l'ordre administratif et technique pour la mise en valeur rapide des terres irrigables. Il y a là un problème important à résoudre pour savoir quelles cultures seront assez rémunératrices pour amortir les dépenses engagées.

Il ne faut pas oublier que l'Algérie occidentale est un pays pauvre, dont la végétation naturelle penche vers la steppe dès le littoral. Deux traits le montrent bien. L'alfa, caractéristique de la steppe, apparaît par touffes dans le Tell occidental. La brousse à jujubier se trouve à la lisière des Hauts-Plateaux, entre Tiarret et Boghari. Elle s'étendait même là où on cultive aujourd'hui les céréales. Les boisements qui se trouvent sur les hauteurs sont maigres. Ce sont des arbres qui végètent sous un climat trop sec (Pins d'Alep, thuyas). Ils étaient si peu denses qu'ils n'ont jamais été reconstitués. Pour trouver de véritables boisements, il faut aller dans le Dahra, dans l'Onarsenis (cèdres) ou vers les Monts de Saïda ou de Tlemcen (pins d'Alep, chênes).

Les barrages-réservoirs terminés ou en voie d'achèvement sont, pour le département d'Oran, au nombre de trois ².

1°) Barrage-réservoir de Bou-Hanifra; hauteur :

(1) Dans le département de Constantine.

(2) *Monde Colonial Illustré*. Février 1935, N° 139.

49 mètres; Longueur : 430 mètres; capacité : 63 millions de mètres-cubes; terres irrigables : 27.000 hectares;

2°) Barrage-réservoir de Balchadda; hauteur : 43 m. 50; longueur : 230 mètres; capacité : 33 millions de mètres-cubes; terres irrigables : 10.000 hectares;

3°) Barrage-réservoir de Beni Bahdel; hauteur : 50 mètres; longueur : 320 mètres; capacité : 42 millions de mètres-cubes; terres irrigables : 12.000 hectares.

Population.

Dans le Tell oriental, la population indigène, lors de notre arrivée, était peu nombreuse et peu fixée. La répartition des maisons le montre bien.

Les quelques îlots sporadiques de maisons en pierre se trouvaient entre Tenes, le littoral et le Dahra, dans quelques endroits de l'Ouarsenis, au nord et au sud de Tlemcen, en particulier dans les Monts de Nedroma. On trouvait également quelques gourbis. En dehors de ces maisons groupées en villages et ces gourbis on trouvait des tentes jusqu'au rivage.

Aujourd'hui, il n'y a plus de tentes. Cette disparition correspond à une transformation profonde du genre de vie indigène.

La tente correspondait à un semi nomadisme, élevage de petit bétail. Les indigènes ne déplaçaient guère la tente de plus de quelques kilomètres. Ils cultivaient aussi quelques céréales, mais pas du tout d'ar-

bres fruitiers, ce qui est la caractéristique des vieux sédentaires.

Ces indigènes avaient presque partout abandonné le berbère, sauf quelques îlots berbérophones correspondant au groupe des maisons, sauf dans les Monts de Nedroma.

Une évolution grave du genre de vie les a amenés à construire de petites maisons à toit en tuile et des gourbis dont le toit en chaume est maintenant recouvert d'argile. Ces gourbis ne conservent nullement la mobilité de la tente; ce sont aujourd'hui des logis pauvres. Les quelques tentes que l'on trouve encore près des exploitations européennes abritent les indigènes trop pauvres pour avoir une maison.

On ne trouve les tentes, signe de nomadisme, qu'au sud de Sidi Bel-Abbès, de Tlemcen, de Mascara, de l'Ouarsenis.

La tente était faite pour suivre le troupeau, mais la disparition progressive de l'élevage a conduit la population à se fixer.

La réduction des troupeaux a commencé avec l'arrivée des colons. Les terres occupées par les Européens ont réduit la surface des terres de parcours. La transhumance devenait de plus en plus difficile.

Cette évolution a été précipitée par les hauts cours pratiqués après la guerre. Les indigènes se sont mis à cultiver tout ce qu'ils pouvaient, même les communaux.

Ces indigènes sont sédentaires depuis trop peu de temps pour que la densité de la population soit très

forte. Elle est, en moyenne, de 10 à 40 habitants au kilomètre carré. Les fortes densité ne se rencontrent que là où l'on rencontre de vieux sédentaires, comme dans les Kabylies.

Pour le département d'Oran, la densité moyenne est de 15 habitants au kilomètre carré; dans le département de Constantine, elle est de 25 et, dans le département d'Alger, elle est de 31.

La proportion d'Européens est de :

Un pour 3 indigènes dans le département d'Oran;

Un pour 12 indigènes dans le département de Constantine;

Un pour 5 dans le département d'Alger.

La présence d'une population indigène est un obstacle sérieux à la colonisation. Or, dans l'Oranie, la population indigène était peu nombreuse. C'est une des raisons de l'extension de la colonisation européenne dans cette région. (Voir tableau de la population en Algérie en mars 1936).

Pratiquement, on peut dire que l'Oranie, dans son ensemble, est mise en valeur par l'élément européen et par la partie la plus évoluée de l'élément indigène.

Le résultat de cette mise en valeur, c'est une puissance d'exportation et de consommation qui n'a son équivalent ni dans l'est de l'Algérie, ni en Tunisie, ni au Maroc.

La population européenne, pour l'Algérie occidentale, plaine de la Mitidja comprise, est de 700.000 habitants, sur une population totale de 945.000 habi-

tants. Un cinquième est étranger. Un certain nombre d'entre eux retournent dans leur ancienne patrie, mais le plus grand nombre y font souche. Depuis la guerre, le nombre d'émigrants diminue. Cela tient à des causes diverses : crise économique et politique de l'Italie; guerre d'Espagne.

La population française comporte d'ailleurs une importante fraction d'étrangers.

Sur 733.000 Français, on compte :

558.700 d'origine;

98.000 Israélites;

75.000 naturalisés.

Ces 75.000 naturalisés l'ont été surtout en vertu de la loi de 1889. Il n'y a que 5.800 indigènes qui ont demandé la nationalité française.

Il semble cependant, d'après les statistiques, qu'il y ait prépondérance des Français d'origine. Ils n'étaient que les 66 p. 100 en 1911; en 1920, on constate qu'ils représentent les 80 p. 100 et, en 1931, les 90 p. 100 de la population française. Cela est invraisemblable. La vérité est que des fils de naturalisés se sont déclarés Français d'origine. Il y a eu fusion à peu près complète des éléments pour former une race algéro-française.

Cette assimilation s'explique d'ailleurs très bien. La plupart des émigrés sont des riverains de la Méditerranée. Les Français, surtout au XIX^e siècle, sont venus de la Corse, des régions du Midi, où l'on cultivait la vigne au moment de l'invasion du phylloxera. Les Espagnols sont des Valenciens. Ils viennent de

Murcie, des Baléares; leur dialecte est du valencien, pas du tout du castillan.

Ces Espagnols sont venus comme ouvriers sans spécialité, mais ils étaient rompus à la culture des pays secs. Ce sont eux qui ont introduit la pratique du *dry farming*.

Les Italiens sont beaucoup moins nombreux. A peine 2.000 à Oran sur les 26.000 qu'il y a en Algérie. Les plus nombreux viennent de la Campanie, des Abruzzes, des Pouilles de la Sicile.

On rencontre enfin des Maltais, qui sont surtout des commerçants.

Tous ces étrangers ont quitté spontanément leurs pays, trop pauvres pour les nourrir. Ils étaient attirés par les possibilités de développement des pays neufs. Les Français n'avaient pas les mêmes raisons d'émigrer. L'Etat a dû provoquer l'émigration par des avantages particuliers.

Nous ne retracerons pas toute la législation sur cette colonisation officielle. Nous nous bornerons à juger ses résultats pour la mise en valeur de l'Algérie.

Il est incontestable qu'elle a rendu de grands services. Elle a pourtant abouti à de nombreux échecs, mais, malgré tout, la presque totalité des villages ont subsisté. (Vingt-six seulement ont été abandonnés). L'attrait des grandes villes a été très fort. Les cités comme Oran, Alger voient, en effet, leur population s'accroître sans cesse, alors que certains villages se dépeuplent.

La colonisation a atteint son but : Amener en Algérie des populations françaises et ouvrir la voie à la colonisation privée. Aujourd'hui, l'étendue de la colonisation privée égale la colonisation officielle et s'étend jusqu'aux communes mixtes.

Une remarque qu'il est intéressant de noter, c'est que nous n'assistons pas, comme dans les Kabylies, au rachat méthodique des terres par les indigènes. Après la guerre, leur niveau de vie s'est amélioré, mais ils n'ont pas cherché à devenir propriétaires.

Tableau de la population en Algérie.

Recensement de Mars 1936.

	EUROPÉENS	INDIGÈNES	TOTAL
Oran	399.674	1.223.682	1.623.356
Alger	365.504	1.875.457	2.240.911
Constantine	213.119	2.514.647	2.727.756

III. — Les Hauts-Plateaux et l'Atlas Saharien.

Les Hauts-Plateaux et l'Atlas Saharien forment un ensemble bien défini au point de vue physique et humain. La différence de structure de leurs couches géologiques est masquée par la profonde unité dans les formes du relief, du climat, des populations et de la végétation.

Tous ces caractères communs ne sont que des conséquences de la sécheresse. La courbe des 400 mm.

d'eau reste complètement en dehors des Hauts-Plateaux et de l'Atlas. Dans quelques îlots qui correspondent aux points les plus élevés de l'Atlas, on approche des 400 mm., mais ce sont des exceptions.

L'absence de pluies suffisantes ne permet pas la formation de rivières se jetant à la mer. Ne se dirigent vers la Méditerranée que les rivières qui naissent au sud de Tlemcen, de Mascara, mais elles n'appartiennent pas pour ainsi dire aux Hauts-Plateaux. Seul, le Chélif se jette dans la mer; encore n'est-il, le plus souvent, qu'un chapelet de mares. L'évaporation après les pluies est très active. Les sels dont ces eaux sont chargées se déposent. En même temps, elles font remonter le sel des terrains, qui forme une croûte sur le sol. Quelquefois les eaux s'écoulent vers les vastes cuvettes très peu approfondies, à peine sensibles à l'œil, dans le fond desquelles se forment les grands lacs salés que sont les chotts. Mais, le plus souvent, les eaux n'atteignent même pas les chotts.

Seul, l'alfa peut se contenter de ces conditions rigoureuses, encore faut-il que l'humidité ou la salure des terrains ne soient pas excessives. Là où il ne peut apparaître, l'alfa est remplacé par le sparte, l'armoïse, le drinn, le guettaf.

Seul, le mouton a pu résister à une végétation si pauvre. Et c'est l'élevage du mouton, unique ressource de cette région, qui va entraîner les hommes à un genre de vie tout à fait particulier. Sans cesse il faut se déplacer à la recherche de pâturages frais pour le troupeau.

Ces déplacements affectent un rythme régulier. Chaque année, la tribu abandonne la haute steppe, inutilisable en hiver, à cause du froid, et se dirige vers les régions plus abritées (Régions des Chotts), où l'altitude moins haute permet une végétation plus précoce.

D'autres groupes quittent les Hauts-Plateaux et vont dans les couloirs de l'Atlas Saharien, où le climat est moins rude. Certains franchissent même tout l'Atlas et gagnent les oueds du versant méridional.

En été, les pâturages de la haute steppe sont les meilleurs. Dès le printemps, un mouvement s'amorce en sens inverse. La tribu remonte vers le nord, suivie par les nomades qui ont leur point d'attache dans le Sahara du nord et dont les pâturages sont desséchés pendant l'été.

*
**

L'Oranie n'est pas assurément un pays riche. Dans les parties où l'agriculture est possible, le sol arable fait souvent défaut. Il faut de l'humidité pour maintenir le sol. Ici, le squelette rocheux du sous-sol perce partout, nu, propre et comme épousseté. Le grain donne 10 à 15 pour 1, alors qu'en France le sol limoneux de l'Artois et du Nord fournit 40 à 50 pour 1.

Ce n'est pas non plus le pays de l'élevage facile. Ses petits bœufs ne sont guère plus gros que nos ânes.

Il n'est pas non plus un pays industriel. Les oueds ne sont pas des réserves importantes de forces hydrauliques. Le houille et le lignite font presque complètement défaut.

Notre conclusion sera celle de M. Gauthier sur l'Afrique du Nord : « Tout se passe comme si la malediction des pays de sel avait pesé sur le Maghreb depuis le commencement des âges¹ ».

Malgré des conditions naturelles aussi médiocres, le génie colonisateur de la France a transformé ce pays. Les tableaux suivants résumeront les résultats obtenus.

I . — Production des céréales d'hiver en 1936;

II . — Production des céréales d'été;

III. — Légumes secs;

IV. — Fourrages;

V . — Récolte des vins;

VI. — Cheptel.

Oran est le port principal et de beaucoup, mais ce n'est pas le seul et ce serait fausser la perspective que de faire abstraction de Mostaganem, Arzew, Beni-Saf et Nemours.

Mostaganem a été fréquenté par 1.572 navires de 2.191.427 tonnes de jauge. Exportations et importations réunies : 456.106. Ce port expédie en France des vins (1.460.881 hecto.), des céréales (646.147 quintaux); des moutons (198.846 têtes).

Arzew., 407 navires, 360.033 tonnes de jauge. Marchandises : 180.777 tonnes. Trafic d'exportation alimenté par l'alfa (496.485 quintaux); chlorure de sodium (326. 452 quintaux).

Beni-Saf., 577 navires, 866.880 tonnes de jauge.

(1) GAUTHIER. *Les siècles obscurs du Maghreb.*

483.529 tonnes de marchandises. Exporte surtout du minerai de fer. (4.257.520 quintaux).

Nemours, 639 navires; 708.216 tonnes de jauge. Marchandises : 151.191 tonnes. En voie de devenir le port du Maroc oriental.

TABLEAU I

Céréales d'hiver 1936.

	BLÉ DUR		BLÉ TENDRE		ORGE		AVOINE		SEIGLE	
	Hect.	Quintaux	Hect.	Quintaux	Hect.	Quintaux	Hect.	Quintaux	Hect.	Quint.
Européens	99.915	613.106	197.152	1.803.666	57.801	629.999	98.538	1.079.882	618	3.997
Indigènes	212.696	608.236	72.912	309.885	268.371	2.071.837	34.097	232.051	811	3.129
Totaux	312.611	1.221.342	270.064	2.113.551	32.642	2.701.836	182.635	1.311.933	1.429	7.126

TABLEAU II
Céréales d'été.

MAÏS		SORGHO A GRAINS		MILLET	
Hect.	Quint.	Hect.	Quint.	Hect.	Quint.
1.611	11.736	281	1.448	17	92

TABLEAU III
Légumes secs.

FÈVES		POIS CHICHES		POIS SECS		LENTILLES, GESSES HARICOTS SECS	
Hect.	Quint.	Hect.	Quint.	Hect.	Quint.	Hect.	Quint.
8.342	46.856	7.068	40.302	5.535	35.341	960	5.241

TABLEAU IV
Fourrages.

FOURRAGES NATURELS		FOURRAGES ARTIFICIELS	
Hectares	Quintaux	Hectares	Quintaux
49.421	522.818	11.607	106.819

TABLEAU V

Récolte des vins.

SUPERFICIE DES VIGNES EN PRODUCTION	PRODUCTION
Hectares	Hectolitres
248.014	5.834.451

TABLEAU VI

Cheptel.

Chevaux	52.094
Mulets	65.430
Anes	84.438
Bovidés	190.439
Ovidés	1.396.281
Chèvres	617.452
Porcs	28.856
Chameaux	9.571

SECTION II.

LES EXPORTATIONS

La situation économique au 1^{er} janvier 1937 témoigne, pour l'Algérie, d'une amélioration certaine sur les années précédentes ¹. Le développement même du trafic en est une preuve. Après un exposé sommaire des ventes algériennes au cours de l'année 1936, nous procéderons à un examen détaillé des principales exportations d'Oran.

Les exportations algériennes, établies sur les valeurs de 1935, accusent, dans l'ensemble, une moins-value de 79 millions de francs. Celle-ci affecte uniquement les envois à la métropole, qui ont diminué de 93 millions, soit environ 4 p. 100, et ne représentant que 84,5 p. 100 des sorties, au lieu de 85,5 p. 100 en 1935. Les ventes à l'étranger et aux colonies se sont, au contraire, accrues de 14 millions de francs, soit 2,7 p. 100 et leur pourcentage, par rapport à l'ensemble des exportations.

Le fléchissement des expéditions à destination de la France est dû presque exclusivement à la régression des sorties de produits vinicoles, dont la récolte a été inférieure de 40. p. 100 à celle de l'année dernière. Les envois de vins ordinaires sont tombés de 11.962.450 hectolitres à 10.786.700 hectos., soit en moins 1.175.750 hectos. La distillerie en a, d'autre

(1) Rapport du Directeur général des Douanes, 1937.

part, absorbé des quantités sensiblement moindres qu'en 1935 et les exportations d'alcool n'ont atteint que 256.900 hectolitres, contre 869.400 l'année précédente.

La campagne des huiles d'olives s'est également révélée déficitaire et les ventes de l'espèce qui semblaient en voie de retrouver leurs débouchés d'autrefois et auraient pu, cette année, profiter des envois espagnols, se sont trouvées réduites à 117.760 quintaux, soit 143.700 quintaux de moins que l'année dernière.

Les raisins frais, dont la maturité a été quelque peu retardée par les conditions climatiques défavorables, n'ont pu bénéficier des profits que leur confère d'ordinaire leur précocité. Aussi les expéditions ont-elles diminué de près de moitié : 61.400 quintaux contre 115.250 en 1935.

Cette moins-value de 340 millions, qui affecte des produits de premier plan de l'économie ne saurait toutefois être alarmante. Ces résultats, basés sur les taux de 1935, seront largement corrigés dans un sens favorable quand les taux définitifs seront appliqués.

D'autre part, le fléchissement des exportations se limite à ces seules marchandises. A côté de ces diminutions, on enregistre une progression à peu près générale de la plupart des ventes.

Les circonstances atmosphériques, peu favorables à la viticulture, ont, au contraire, été excellentes pour les cultures maraîchères. L'insuffisance de la production métropolitaine et les accords algéro-mar-

cains en vue d'échelonner les envois de certaines primeurs ont permis à la colonie d'accroître sensiblement ses expéditions de légume frais, en excédent de plus de 250.000 quintaux sur celles de l'année précédente.

Pour les pommes de terre, les quantités exportées ont atteint 731.000 quintaux, soit 268.000 de plus qu'en 1935.

La récolte des agrumes, dont la culture s'est intensifiée, en remplacement, bien souvent, des vignes arrachées, a trouvé à s'écouler à des prix avantageux sur le marché métropolitain, privé cette année, dans une large mesure, de l'apport espagnol.

Les ventes de dattes ont maintenu le mouvement ascensionnel amorcé l'an dernier à la faveur des mesures de protection douanière atténuant la concurrence des produits similaires de l'Irak, et se sont élevées de 122.600 quintaux à 136.000 quintaux.

Les figues sèches, grâce à leur présentation plus soignée et au traitement rationnel dont elles sont l'objet, ont repris une place notable dans l'économie algérienne.

La « standardisation » obligatoire, qui est en voie de réalisation pour un certain nombre de produits et qui s'étendra progressivement à la plupart des branches de la production algérienne, va permettre à la colonie d'affronter le marché extérieur dans des conditions de présentation et de garantie qui la mettront en mesure de lutter efficacement contre la concurrence étrangère et d'élargir ses débouchés.

Le marché des céréales a été, dans l'ensemble, satisfaisant. La récolte des blés tendres, déficitaire, accuse une moins-value de 65 millions, mais cette diminution est presque totalement couverte par la progression des exportations de blé dur, qui ont atteint 2 millions de quintaux, contre 1.268.000 soit, en plus, 60 millions de francs.

Les résultats enregistrés pour les céréales secondaires sont très satisfaisants. Les quantités d'orge exportées se sont élevées à 769.000 quintaux, en excédent de 500.000 sur 1935. Pour les avoines, cet excédent est de 366.000 quintaux, soit une progression de 89 p. 100 sur l'année précédente.

Il faut citer encore, parmi les matières végétales, la progression des sorties d'alfa (excédent : 248.000 quintaux), des semoules et des gruaux, des lièges en planche, des cigarettes, des eaux-de-vie, des racines de bruyère.

Au poste des « Matières animales », la progression intéresse la presque totalité des articles et principalement les ovins (augmentation de 153.000 têtes), ainsi que les bovins, les chevaux, les porcs, les poissons.

Les produits dérivés de l'élevage ont également vu étendre leurs débouchés, notamment les laines et les peaux de chèvres, les viandes fraîches et surtout les œufs, dont les exportations ont plus que doublé depuis l'année dernière, atteignant pour 1936, 30.700 quintaux.

Le groupe des minerais enregistre aussi une nouvelle progression : Fer : 2.173.000 tonnes, contre

1.460.000 tonnes en 1935; Phosphate : 58.000 tonnes de plus que l'année précédente. Développement satisfaisant des minerais de zinc et de plomb; par contre, régression des minerais de manganèse et d'antimoine.

*
**

Ainsi replacé dans le cadre général des ventes de l'Algérie, nous allons étudier les exportations du département d'Oran.

Les postes en augmentation sur l'année 1935 sont ceux des :

Céréales	1.667.687 q.	contre	1.353.091
Mistelles	83.595 hl. ...	—	55.805
Légumes secs ...	194.114 q.	—	152.630
Alfa	1.485.094 q.		1.205.022
Ovins	736.936 têtes .	—	368.669
Laines	31.179 q.	—	5
Minerai de fer ..	432.780 t.	—	204.290

Au contraire, les postes suivants accusent des diminutions d'ailleurs peu importantes :

Vins ordinaires ..	6.093.074 hl. ..	contre	7.238.296
Fruits frais	158.688 q. ..	—	194.080
Crin végétal	106.146 q. ..	—	120.101
Coton égrené	325 q. ..	—	501

*
**

La vigne.

« De toutes les cultures actuelles de l'Algérie, celle de la vigne a été à la fois la plus appropriée au climat,

la plus français, la plus utile au développement de la colonisation » ¹.

Et, de fait, si l'économie algérienne est essentiellement agricole, on peut dire qu'au sein de cette économie, la culture de la vigne occupe une place prépondérante. Par la superficie qu'il couvre et les quantités qu'il produit, par les capitaux qu'il détermine et dont il règle le rythme, non seulement à l'intérieur, mais encore avec la Métropole, par l'essor qu'il donne à la colonisation et au développement du peuplement européen, le vignoble algérien joue un rôle économique et social dont on ne saurait contester l'importance.

La vigne est ici dans son pays d'élection. Elle est admirablement adaptée à ce climat chaud et sec, qui favorise la maturation complète et évite les maladies

D'autre part, la culture de la vigne convient parfaitement aux petits lots de colonisation. La création d'un hectare n'immobilise pas le capital pendant plus de deux ou trois ans et donne des revenus convenables. « Il est bien certain que la vigne a été, pour la colonisation, une aide efficace et puissante qui l'a fait prospérer en quelques années plus qu'elle ne l'avait fait pendant les cinquante années qui avaient précédé 1900 » ².

Quelle est la place du vignoble dans le département d'Oran et de quelle manière le statut viticole s'est-il appliqué à l'Algérie ? C'est ce que nous nous

(1) DEMONTÈS. *Algérie agricole*.

(2) PHILIPPAR. *Contribution à l'étude du crédit agricole en Algérie*.

proposons d'étudier dans les deux paragraphes suivants.

I

Le département occupe de loin la première place dans les exportations de vin. Il produit plus de 60 p. 100 de la production totale de l'Algérie. En 1936, les exportations se sont élevées à 6.093.074 hectolitres, alors que le département d'Alger arrivait au second rang avec seulement 4.078.000 hectolitres et le département de Constantine était réduit à 610.639 hectolitres. En 1935, la différence entre Oran et Alger était encore plus importante, puisque le premier exportait 7.238.296 hectolitres et le second 3.957.414.

L'Oranie a toujours eu une superficie complantée en vignes plus considérable que les autres départements. Son avance actuelle est par conséquent normale. En 1918-1919, le vignoble oranais atteignait déjà 95.407 hectares. En 1929, il en comptait 123.124, soit un gain de 28.000 hectares en dix ans. Aujourd'hui, la superficie des vignes en production dépasse 248.000 hectares. Cette progression est surtout sensible pour l'arrondissement d'Oran, qui possède à lui seul 108.644 hectares, alors qu'il n'en comptait, en 1926, que 50.000.

Il n'est pas étonnant, dès lors, que le vignoble oranais, qui, immédiatement après la guerre, était déjà égal aux superficies en vigne aux deux autres départements réunis, se soit trouver croître plus rapidement qu'eux. Une autre raison explique cette pro-

gression. De 1920 à 1930, au centre et à l'est de la colonie, on a procédé à l'arrachage des vignes contaminées. Les ceps dépérissants ont été enlevés et les plantations nouvelles ont compensé à peine les pertes.

Les productions des vignobles algériens ne sont pas proportionnelles à leur étendue. En 1930, malgré que le vignoble oranais soit le double du vignoble d'Alger, la production de chacun est égale (5.083.965 hectos. pour Oran — 5.081.561 pour Alger). Quant au rendement à l'hectare, il était de 71 hectolitres pour le département de Constantine, de 57 pour Alger et seulement de 34 pour Oran. C'est cette différence de rendement qui rend compte de l'infériorité de la production oranaise, de 1918 à 1928, malgré les années du début de la décade, pendant lesquelles le vignoble algérien était en période de reconstitution, la moyenne de la production a été de 4.115.000 hectolitres au centre et de 3.548.000 à l'ouest. Cette différence peut être attribuée, sans aucun doute, au climat. Les précipitations pluviales annuelles sur toute l'Oranie sont plus faibles qu'au centre et à l'est de l'Algérie. L'écart est au moins de 150 à 200 mm. Au surplus, la chaleur est plus lourde en été, le Tell oranais se trouvant, par suite de la courbure de la côte, à une latitude plus méridionale. La vigne souffre de la pénurie de pluie et de l'exagération de la température.

M. Demontès¹ attribue aussi à la différence d'ori-

(1) DEMONTÈS. *L'Algérie agricole*.

gine ethnique des vigneronns l'infériorité du rendement du vignoble oranais. Il fait remarquer justement que, du côté d'Alger, la plupart des vigneronns, sinon la totalité, sont Français et qu'eux-mêmes ou leurs ascendants ont apporté de ce côté de la Méditerranée les procédés de culture usités en Provence ou dans le Languedoc. Ils soignent pendant toute l'année leurs vignes, les piochent, les labourent, les taillent, les épampront, les sulfatent et les soufrement, comme ils le faisaient dans la mère-patrie. Et nul n'ignore que la vigne est, parmi les végétaux, un de ceux qui profitent le mieux d'un supplément de soins culturaux. Du côté d'Oran, beaucoup de viticulteurs sont aussi d'origine française, mais il y a une forte minorité d'Espagnols. Ceux-ci n'avaient point l'habitude d'entourer leurs plantation de la même sollicitude que nos nationaux; ils ont d'ailleurs, pour la plupart, d'autres cultures qu'ils ne sauraient délaisser. Sans être aussi faible que celui que l'on atteint pour la généralité du vignoble espagnol (15 à 20 hectolitres à l'hectare), le rendement du vignoble oranais s'en rapproche davantage que du rendement méridional français. Au contraire, les rendements pour Alger et Constantine sont presque les mêmes que pour les départements de l'Hérault ou du Gard (Moyenne normale : 68 hl. dans l'Hérault; 55 dans le Gard).

Le rythme accéléré de la progression du vignoble oranais s'explique par la prospérité incontestable qu'a connu la vente du vin, contrastant avec le sort fait aux autres produits agricoles. Seul le vin se vendait

à un prix rémunérateur. Aussi les colons se sont-ils détournés de la culture des céréales, du tabac ou des agrumes pour se livrer à la culture de la vigne. L'augmentation corrélatrice de la valeur du capital foncier plaça l'agriculture dans l'obligation de se livrer à une culture capable d'assurer un revenu correspondant à la valeur de ce capital. De même que le blé a refoulé le mouton vers les Hauts-Plateaux, de même la vigne fit reculer les céréales des plaines plus fertiles le jour où leur revenu ne correspondait plus à la rémunération du fonds et du capital investi¹.

Au cours de ces dernières années, on constate une accélération des plantations devant les menaces que contenaient les propositions de loi Caffort et Castel, déposées en 1929 au Parlement et tendant, la première à contingenter l'importation des vins algériens en France, la seconde à limiter et à réglementer les plantations, afin de s'assurer des droits acquis et de prendre ainsi hypothèque sur l'avenir.

Ces textes n'eurent d'autre effet que de hâter la crise viticole et conduire les Chambres à voter le statut de la viticulture.

*
**

Le danger que présentaient les propositions Caffort et Castel de rompre l'unité de la législation douanière France-Algérie a été heureusement écarté. Le statut viticole se place sous le signe de « l'égalité législative dans le cadre de l'unité nationale » (M. Tardieu). Au-

(1) FONTANILLE. *Questions nord-africaines*.

cune discrimination n'a été faite entre le vignoble français et le vignoble algérien. Tous les amendements à la loi initiale de 1931 ont respecté ce principe. Cependant, en fait, le statut viticole pèse plus lourdement sur la viticulture algérienne que sur la viticulture métropolitaine. Ces charges ne semblent pas d'ailleurs avoir entravé les exportations d'Oran, puisqu'elles se maintiennent, de 1930 à 1936, aux chiffres suivants : 5.083; 6.913; 7.271; 6.107; 7.283; 6.093 (en milliers d'hectolitre). Le fléchissement accusé de 1935 à 1936 vient de la mauvaise campagne et n'a pu être compensé qu'en partie par les stocks de l'année 1935.

*
**

II. — *L'Algérie et le Statut viticole.*

Le statut viticole, voté en 1931, et amendé une première fois en 1933, a donc établi d'une façon définitive que l'Algérie faisait partie intégrante du territoire français. Le rejet par le Parlement de toute mesure restrictive pour les vins de l'Afrique du Nord a calmé les légitimes inquiétudes que faisait naître la campagne des vignerons du midi. Mais les lois de 1931-1933, en faisant varier les quantités bloquées et obligatoirement distillées d'après la production, font supporter au vignoble algérien plus de la moitié des prestations imposées au vignoble national. La moyenne des exploitations est, en effet, de 20 hectares, et la production de 1.200 hectolitres en Algérie, alors qu'en France elle n'est respectivement que 1 hectare et 40 hectolitres.

En outre, ce sont 4 à 5 millions de francs qui frappent l'Algérie au titre de la taxe aux rendements.

Enfin le superblocage qui pénalise les vignes venues en production après 1928 abaisse à 200 hectos, la marge d'exonération. Or, 140.000 hectares y sont assujettis en Algérie, contre 30.000 seulement en France. Et n'oublions pas que l'Oranie a vu, de 1928 à 1936, les surfaces plantées en vigne passer de 123.124 à 248.014 hectolitres.

La charge est si lourde que, pour bénéficier de l'exonération de base et pour échapper à l'incidence de la progressivité, on assiste à un fractionnement du vignoble algérien. D'après les statistiques de 1936, la moyenne est tombée en Oranie, pour ces exploitations, à 18 hectares et la production à 430 hectolitres. C'est l'indice d'une modification profonde de structure de la propriété en Algérie. (13.511 déclarants; 248.014 hectares; 5.834.451 hectolitres).

Le régime de la loi de 1931 n'a pas tardé à se révéler inefficace. La déclaration de récolte de 1934 a fait apparaître un chiffre impressionnant de disponibilité : 103 millions d'hectolitres. Le législateur a dû reprendre le statut viticole et voter la loi du 24 décembre 1934, « destinée à prévenir la surproduction ». Pour résorber les excédents de la récolte de 1934, disons seulement que l'Etat a fait procéder à une distillation exceptionnelle de 16 millions d'hectolitres de vin, dont 6 millions ont été fournis par l'Algérie.

Les mesures permanentes adoptées par le Parle-

ment pour réduire l'apport des vins sur le marché sont : L'arrêt des plantations; l'arrachage des vignes; la condamnation de certains cépages; le relèvement du degré des vins de coupage; la visite des chais.

A. — *Arrêt des plantations.*

En principe, toute nouvelle plantation est interdite. Cependant quatre exceptions sont prévues, mais l'Algérie n'est appelée à bénéficier que de la dernière : remplacement des vignes sous réserve découlant de l'arrachage des vignes inscrit dans l'art. 8 de la loi du 24 décembre 1934.

La première de ces exceptions ne peut jouer en Algérie (Droit de planter un hectare reconnu à toute personne ne possédant ou n'exploitant pas déjà, sous forme de métayage ou de location, cette surface de vigne dans les départements où la superficie des vignes en production n'accuse pas d'augmentation depuis 1920), puisque la superficie de son vignoble est supérieure à celle de 1920.

B. — *Arrachage des vignes.*

Cette mesure prévoit que, chaque fois qu'un vignoble supérieur à 30 hectares sera l'objet d'une reconstitution totale ou partielle, sa superficie subira une diminution, calculée suivant un pourcentage déterminée (5 p. 100 des propriétés de 30 à 40 hectares; 6 p. 100 de 40 à 50 hectares et ainsi de suite avec une majoration de 1 p. 100 par 10 hectares jusqu'au pla-

fond de 15 p. 100 pour les particuliers et 20 p. 100 pour les sociétés. Il est inutile de souligner les répercussions de cette desure en Algérie.

C. — *Condamnation de certains cépages.*

Cette condamnation a été accueillie avec satisfaction par l'Algérie. M. Fontanille écrit, dans la revue des *Questions nord-africaines*¹ : « Les viticulteurs algériens, sans cesse accusés d'être les seuls responsables de la crise, ont éprouvé quelque satisfaction à entendre stigmatiser et à voir frapper d'interdit les vins grossiers, issus de cépages communs, dont le foisonnement est une des causes essentielles de la surproduction et de l'avilissement de la qualité. Au cours de ces dernières années, l'élévation du prix du vin a favorisé, dans les régions septentrionales, la plantation des hybrides, type « Noah », qui résistent mieux aux maladies cryptogamiques et qui permettent d'obtenir un vin de qualité médiocre, mais d'un prix peu élevé. » Les plantations de Noah, reconnu nocif à la santé, se sont développées dans la vallée de la Loire, en Bourgogne, en Saône-et-Loire.

D. — *Relèvement du degré des vins de coupage.*

La mesure était réclamée avec insistance par l'Algérie. La loi du 8 juillet 1933 a fixé ce minimum à 9°. Les députés algériens avaient proposé 10 degrés et

(1) 25 juillet 1935.

demandaient surtout d'imposer un degré identique aux vins de pays allant à la consommation hors de leur région de production.

E, — *Visite des chais.*

*
**

Un décret-loi du 30 juillet 1935, complété par celui du 30 octobre retouche une nouvelle fois la législation de la viticulture. Ce texte s'efforce de résorber plus efficacement les excédents qui pèsent sur le marché en soumettant à la taxe aux rendements, au blocage et à la distillation un plus grand nombre de viticulteurs et il favorise enfin l'arrachage facultatif des vignes, dont le financement se fera par la Caisse des Alcools.

Si cet arrachage facultatif n'est pas librement exécuté, l'arrachage deviendra obligatoire et c'est l'Algérie qui en supportera la plus grosse part.

Le problème du vin est un des plus complexes qui se posent aujourd'hui en Afrique du Nord. Après avoir encouragé la culture de la vigne, lorsque la crise du phylloxéra s'abattit, vers 1875, sur le vignoble métropolitain, l'Etat s'efforce maintenant de réduire les exportations de vin. Mais il ne faut pas oublier que la prospérité de l'Algérie est due à la vigne. Grâce à elle, elle a été transformée. Diminuer son vignoble, c'est réduire son pouvoir d'achat, ce qui se traduit fatalement par une régression des achats à la métropole.

Les céréales.

Tandis que la vigne est une culture presque exclusivement européenne, les céréales se partagent à peu près également entre les colons et les indigènes.

Les Européens ne l'ont pratiquée qu'avec un assez maigre succès. Il faut en accuser le climat. Quand la croissance de la plante coïncide avec les périodes de pluie, le blé et l'orge mûrissent avant la sécheresse de l'été et la récolte peut être effectuée en temps utile. Mais si les pluies se produisent trop tard, elles provoquent la rouille et la pourriture du blé et la récolte est compromise.

Mais, de toute façon, même quand les pluies se produisent en temps opportun, le rendement est faible. Alors qu'en France le rendement est de 22 quintaux à l'hectare, il n'est que de 10 quintaux pour les cultures européennes et seulement de 6 quintaux pour les cultures indigènes. Les rendements de 12 et 9 quintaux de la région fertile de Side-Bel-Abbès sont exceptionnels. Or, au-dessous de 10 quintaux, le petit cultivateur ne fait plus ses frais.

Déjà avant la guerre, mais surtout à la faveur des hauts cours pratiqués pendant la période de prospérité, les colons ont étendu les cultures dans les régions les plus méridionales, à la lisière du Tell occidental, entre Tiaret et Boghari, au sud des Monts de Saïda, sur les deux rives du Nar Ouassel. Après le succès du début, provoqué par une période pluvieuse, la culture des céréales s'est révélée, dans ces

régions, absolument décevante. Les terres étaient neuves, mais leur fertilité s'est rapidement épuisée, malgré les sélections des graines.

Le véritable centre de culture se trouve dans les hautes plaines du Tell. Le climat, plus frais et plus humide, convient mieux aux graminées que l'atmosphère surchauffée des plaines; puis, le long de la bordure méridionale de la dépression médiane, court une bande de terrains phosphatés, dont les éléments répandus par les eaux fertilisent ces plaines; enfin, dans l'intérieur, à une certaine altitude, les maladies cryptogamiques et, notamment, la rouille, sont moins redoutables. Les greniers à blé de l'Oranie sont les hautes plaines de Mascara, de Bel Abbes, de la Tafna.

En 1936, 1.044.820 hectares sont emblavés en céréales. 454.710 hectares par les Européens et 590.110 hectares par les indigènes. Mais, si les surfaces cultivées par les indigènes dépassent de 150.000 hectares celles occupées par les colons, la production indigène n'est que de 3.231.600 quintaux, contre 4.132.300 quintaux pour la production européenne.

Les 1.044.820 hectares emblavés se répartissent inégalement entre les diverses céréales.

Blé dur	312.611 hectares.
Blé tendre	270.064 —
Orge	326.172 —
Avoine	132.635 —
Seigle	1.429 —
Maïs	1.611 —

Sorgho	281	—
Millet	17	—

Le blé dur et l'orge étaient les grandes céréales africaines cultivées par les autochtones. Le blé tendre et l'avoine furent importés d'Europe. L'orge bénéficie d'une égale faveur auprès des indigènes et des européens que le blé dur. D'une grande rusticité, résistante et plus productive même que celui-ci, cette céréale a toujours été l'objet d'une prédilection marquée chez les indigènes de l'Atlas. Aujourd'hui encore, les surfaces cultivées dépassent celles du blé dur (326.172 hectares et sa production atteint 2.701.836 quintaux. L'orge n'est pas exigeante sur la qualité des terrains et elle vient dans les sols siliceux, qui ne conviennent pas au blé.

L'avoine donne des récoltes abondantes : 1.311.933 quintaux en 1936. Les avoines algériennes ont un avantage très appréciable. Elles sont hâtives et arrivent sur les marchés de la métropole deux mois avant les françaises. Aussi bénéficient-elles de prix élevés et d'un écoulement facile. Ce sont les Français qui ont introduit cette culture au Maghreb. Mais les indigènes, d'abord assez hostiles à l'avoine, qu'ils accusaient d'échauffer les animaux, en produisent aujourd'hui à peu près le quart.

Enfin, parmi les céréales d'hiver, il faut faire une mention au seigle. Son rendement est médiocre en Algérie et les marchés européens n'offrent qu'un débouché très restreint. Aussi les plantations de seigle

sont-elles en régression. La région de Mostaganem, qui lui consacrait, en 1927-1928, 1.400 hectares pour une récolte de 12.000 quintaux, n'en a produit, en 1935, que 6.337 ¹.

Parmi les céréales d'été, seul le maïs intéresse l'Oranie. La production de sorgho et de millet est insignifiante.

Malgré les facilités de plantation en plus ou moins grande abondance, suivant que l'apparence des récoltes sur pied en avril est bonne ou mauvaise, la culture de ces trois céréales est en régression.

La défaveur du maïs procède de causes multiples : chez les indigènes, l'absence de tout élevage de porc ne les incite pas à cultiver cette céréale avec laquelle on les nourrit; persistance, chez les Européens, du préjugé sur la nature épuisante de la plante; difficulté des arrosages pendant l'été et cherté de la main-d'œuvre.

Peut-être que l'achèvement des barrages-réservoirs donnera au maïs l'eau dont il a besoin. C'est du moins ce qu'espère un agronome algérien, M. Ferges : « C'est une des céréales qui peuvent et doivent donner, en Algérie, les rendements les plus rémunérateurs et nous ne doutons pas que, dans un avenir très prochain, le développement de la culture du maïs, non seulement arrive à combler les excédents de l'importation, mais fasse de la colonie un pays exportateur, comme pour les autres céréales.

(1) Production de l'Oranie en 1936 : 7.126 quintaux.

A propos de toutes les céréales algériennes, se pose la question du rendement. M. Demontès ¹ n'hésite pas à le qualifier au-dessous du médiocre, si on le compare à celui de certaines contrées européennes. Et il en donne quatre raisons : « Raison géographique et climatérique. Tous les pays situés en bordure des régions steppiennes ont des précipitations pluviales souvent insuffisantes et irrégulières, ce qui nuit fatalement à la récolte ou la fait varier beaucoup d'une année à l'autre. Raison agrologique. Tous les terrains, quels qu'ils soient, bons ou mauvais, sont consacrés aux ensemencements, puisque la récolte des grains est à peu près la seule possible. Raison culturale. Le mode général de culture pratiquée est la culture intensive sur de grandes surfaces, sans grand soin. Raison ethnique. Les indigènes n'ont qu'une exploitation routinière et c'est cette dernière raison qui explique l'écart de 2 à 3 quintaux de grains à l'hectare entre la production européenne et la production indigène ».

Je voudrais dire quelques mots de cette différence de rendement entre l'Européen et l'indigène, parce qu'elle est tout de même importante. Pour le blé dur, par exemple, malgré 213.000 hectares de plus que les colons, les indigènes produisent 15.000 quintaux de moins. Peut-on espérer modifier ces « exploitations routinières » en faisant comprendre aux indigènes la supériorité des méthodes modernes. Je crois que c'est oublier que la vie agricole est toute encore mêlée de

(1) *L'Algérie Agricole.*

rites religieux. Des cérémonies accompagnent les labours, le sarclage du blé, la moisson. Le vannage doit être fait sur l'aire, endroit sacré qu'il faut protéger des mauvaises influences. Et c'est une croyance générale que le grain augmente de volume en restant un certain nombre de jours sur l'aire. L'ouverture d'un silo doit se faire le matin et on doit le laisser découvert jusqu'à l'âser, pour qu'il refroidisse et pour que se dégage le vent de l'orge, que l'on croit chargé d'influences pernicieuses.

Une partie de ces rites, qui se conservent encore intacts au Maroc¹, a aujourd'hui disparu en Algérie. Mais l'indigène continue à considérer sa vie comme dominée par des usages presque sacrés, dont l'abandon est pour lui une source de regrets et de souffrances. Faut-il ajouter que l'Islam a introduit en Berberie son fatalisme, hormis la guerre sainte, tueur d'énergie et de procès économique.

La religion est devenue minutieusement prévoyante et méticuleuse. Il est banal de souligner combien, en Afrique du Nord, elle est, plus qu'un système philosophique, un ordre social réglementant les détails de la vie journalière. Dans certaines régions, elle n'est même plus qu'un amalgame de superstitions et se trouve complètement paganisée² ».

Il n'est donc pas probable qu'une amélioration rapide puisse être obtenue dans le rendement des cultures indigènes.

(1) Voir LAOUST. *Ethnographie marocaine*, 1932.

(2) P. E. VIARD. *Questions nord-africaines*. Nov. 1934.

Pour les propriétés européennes, voici les quelques améliorations apportées dans les procédés de culture.

1°) Application de la pratique du *dry-farming* Ce sont les colons espagnols qui ont apporté cette méthode dans la région de Bel Abbès et, de là, a gagné toute l'Algérie. Les Romains l'utilisaient déjà en Afrique du Nord. Il est probable qu'il l'avait trouvé dans les traités du célèbre agronome carthaginois Magon ¹.

Cette méthode consiste à labourer le sol que l'on destine à de nouveaux ensemencements dès que la chose est possible et cela pour qu'il soit bien pénétré par les pluies, à la laisser durant toute une année en jachère morte, à lui donner quelques façons culturales pour qu'il n'y ait ni croûte, ni herbe, et à ne l'emblaver qu'après une période d'une année. Alors la nitrification a eu lieu, l'eau s'est emmagasinée dans le sous-sol et a été préservée de l'évaporation par la couche superficielle constamment remuée ².

2°) Apport d'engrais et de fumures. Bien que l'on ne soit pas encore parvenu à fixer la manière la plus utile de répandre et d'enfouir ces engrais et l'époque à laquelle ils devront être mis en terre. Il est hors de doute qu'ils seront, dans un avenir prochain, un des facteurs de la régénération du sol ³.

3°) Amélioration dans le choix des variétés.

4°) Amélioration dans les semailles et les façons

(1) JULIEN. *Histoire de l'Afrique du Nord*.

(2) DEMONTÈS. *L'Algérie agricole*.

(3) DEMONTÈS. *L'Algérie agricole*.

culturelles. La mécanisation s'impose pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre.

5°) Amélioration de la lutte contre les insectes et les maladies cryptogamiques.

Exportations de Céréales 1936

Blé dur	193.918	quintaux
Blé tendre	277.996	—
Avoine	192.779	—
Orge	156.039	—
Maïs	501	—
Seigle	765	—
Semoules en pâte et pâtes alimentaires	351	—
Farine de froment	86.760	—
Gruaux et semoules en gruaux.	178.675	—

Les agrumes.

Les régions qui conviennent le mieux à la culture des agrumes sont celles qui subissent l'influence plus ou moins éloignée du climat marin. Cependant, le voisinage immédiat de la mer leur est défavorable. Il en est de même des gelées répétées de 4° au dessous de zéro.

La production des agrumes ne peut être entreprise en Oranie avec succès, sans le concours de l'irrigation, ce qui est un obstacle à son extension.

En dehors des agrumes, l'Oranie produit des fruits variés : pêches, abricots, poires, prunes. Les cerises

de Tlemcen sont renommées. L'amandier se montre, dans la plupart de nos régions agricoles, où il s'accommode des terrains secs et pierreux.

Quant au figuier, remarquable par sa rusticité, il tire profit également des sols les plus médiocres.

Quoi qu'il en soit, les surfaces affectées à ces diverses productions demeurent trop limitées. Il conviendrait d'étendre les plantations, de les associer au besoin à la vigne en réalisant les améliorations qui s'imposent en ce qui concerne la variété et le porte-greffe à employer, la taille, les soins cultureux, etc... Enfin la préparation et la conservation des fruits méritent une attention toute particulière.

Exportations en 1937 : 128.001 quintaux.

Le coton.

Dès 1835, des essais de production cotonnière donnaient à Mostaganem des résultats très concluants. Une lettre du 21 septembre 1835 de l'officier détaché dans cette ville au sous-intendant militaire déclare que le « moment » n'est pas éloigné où l'on verra toutes les collines de Mazagran et de Mostaganem couvertes de belles cultures ».

Quelques années plus tard, la culture du cotonnier, encouragée par l'administration, commença à se développer dans la colonie. (Achats administratifs; distributions de graines de semences; primes offertes aux meilleures cultures, primes aussi à l'exportation). En 1864, les surfaces cultivées étaient de

1.486 hectares pour l'ensemble de la colonie, dont 1.459 pour le département d'Oran.

A partir de 1872, on assiste au déclin de la culture du Coton. Les espérances qu'elle avait suscitées furent déçues. La régression ne fait que s'accroître dans les années suivantes, au point de rendre négligeable la culture du coton dans la colonie. En 1903, M. Lecq écrit¹ : « Actuellement, on en trouverait bien difficilement un hectare en Algérie ».

Au lendemain de la guerre, la culture du cotonnier prend un nouvel essor dans le département d'Oran de 1.500 hectares en 1924, elle passe à 5.894 hectares en 1926. Mais la plante fut atteinte par divers parasites. Elle subit, d'autre part, les effets de la sécheresse excessive. Le rendement moyen tombe de 9 à 6 quintaux à l'hectare.

Les cours pratiqués étaient enfin peu rémunérateurs et l'on envisagea une meilleure utilisation des terres disponibles. L'artichaut, le ricin remplacent le coton. Ainsi s'explique la diminution, en 1927, des surfaces cultivées.

Malgré ces fluctuations, la culture du cotonnier, dans les plaines irriguées, présente assez d'intérêt pour être maintenue et même encouragée. Il serait possible d'obtenir une production plus élevée en employant des semences sélectionnées de la variété appropriée au milieu et en réalisant des conditions propres à l'évolution du végétal.

La préparation du sol présente, pour le cotonnier,

(1) Société Géographique d'Alger.

une importance fondamentale. Un état d'ameublissement très soigné doit être obtenu. A cet effet, on procède à l'exécution du premier labour, profond de 20 à 25 centimètres, au cours de l'été qui précède les semis. A l'automne, le labour est croisé et cette préparation est complétée à la fin de l'hiver par des façons superficielles, dont le nombre varie avec la constitution et les propriétés physiques du sol.

Tels sont les travaux généralement effectués dans les régions de Perregaux et dans celles de Relizane et du Bas-Chélif. Ils ont pour premier résultat la destruction de la végétation spontanée, si nuisible à la culture considérée. Le terrain ainsi travaillé est, en outre, rendu perméable et son activité chimique et biologique augmente. En un mot, les conditions de fertilité sont réunies et le cotonnier en tire profit dès le premier stade de son développement.

La fumure, si elle est appliquée rationnellement, exerce une action favorable sur la quantité de coton récolté et aussi sur la qualité des fibres. Les éléments apportés doivent se présenter suivant certaines proportions qui, trop souvent, se sont perdues de vue. C'est une cause bien connue d'insuccès.

La culture du cotonnier prospérait en 1853, dans les sols argilo-siliceux ou argilo-calcaires des plaines du Sig, de l'Habra et de la Mina. Or, c'est dans les alluvions de ces grandes dépressions que la malvacée paraît donner encore aujourd'hui les rendements les plus élevés.

En d'autres régions, le cotonnier occupe une place

beaucoup plus limitée. Aux environs de Misserghin, il a souvent donné satisfaction. Il en est de même dans la région de Mostaganem. La plante, quelquefois, a pu prospérer sans arrosage et produire aussi bien qu'en terrain irrigué. La constitution du sol et son degré d'humidité naturelle jouent dans ce cas un rôle essentiel.

Quelle conclusion doit-on tirer de cette étude ? Il semble que cette appréciation de M. Demontès résume la question du coton : « La production n'a été ni assez médiocre pour que l'on puisse dire qu'il y a un échec, ni assez forte pour que l'on ne suspende pas son jugement pour le moment¹ ». La solution de l'avenir est sans doute la culture des belles qualités de coton, celles dont le rendement, peut-être insuffisant, sera racheté par le prix élevé de la vente. Le coton à longue soie, semblable aux Sakellaridis de l'Egypte, seront donc les variétés que l'Algérie cultivera. Ils se vendront toujours aux industriels français qui les recherchent. Enfin, il ne faut pas oublier que les nouveaux barrages-réservoirs vont accroître largement les quantités de liquide dont disposeront les planteurs oranais.

EXPORTATIONS	ANNÉES	QUINTAUX
Coton en laine, coton	1934	691
égrené et déchets de	1935	501
coton.	1936	325

(1) DEMONTÈS. *L'Algérie Agricole*.

Légumes secs.

Les légumineuses alimentaires sont cultivées sur des surfaces assez importantes dans le département d'Oran. On y produit à l'état sec fèves ou feverolles, pois, pois chiches, lentilles, haricots, auxquels il faut ajouter les gesses, destinées aux animaux de la ferme.

Les principaux centres de production de légumes secs sont les suivants :

Arrondissement d'Oran. — C-M. d'Aïn-Temouchent, de Saint-Lucien; communes de Guiard, La Ferrière.

Arrondissement de Tlemcen. — Remchi, Pont de l'Isser, Benisaf.

Arrondissements de Mostaganem. — La Mina, Cas-saigne, Ammi-Moussa, Zemmora, Renault.

Arrondissement de Bel-Abbès. — C-M de la Mekerra, Communes de Lanitar, Tassin, Bonnier.

Les légumes secs occupent 21.905 hectares¹ et produisent 127.740 quintaux, après avoir atteint 49.453 hectares et 297.755 quintaux. Sur les 127.400 quintaux, 95.097 ont été exportés.

Des débouchés s'ouvrent largement, aussi bien en France qu'en Europe, à la grosse fève, préférée par les Européens, et à la petite fève, semée surtout par les indigènes.

L'Afrique du Nord peut devenir un centre de culture importante de fèves. « La culture de la fève, dit M. Vivet, présente un réel intérêt en tant que culture nettoiyante et enrichissante, assurant une bonne

(1) Doc. statistique, 1937.

préparation des terres à blé. Les débouchés s'offrant aux fèves de l'Afrique du Nord sont importants, les fèves étant recherchées par la minoterie ou pour l'alimentation des jeunes animaux de ferme. Aussi les perfectionnements qui pourront être apportés au matériel en vue de rendre plus facile la culture de cette légumineuse se traduiront certainement par une augmentation des surfaces ensemencées ».

Département d'Oran	1935	1936
Surface ensemencée	8.490 hect.	8.432 hect.
Récolte	39.939 qx.	46.856 qx.

Les pois secs, en particulier les pois chiches, réussissent bien en Oranie. Toutes les variétés prospèrent aussi bien en grande culture que dans les cultures jardinées. Le gros inconvénient provient de la difficulté de protéger le végétal contre les parasites et ses grains contre les pilleries des oiseaux.

La consommation des pois chiches est importante, surtout en Espagne. Mais l'usage s'en répand aussi en France, en Allemagne.

Les rendements peuvent être considérables, si l'on ne ménage pas les engrais. La récolte de 1936 a fourni 75.643 quintaux, contre 61.558 en 1935. La production pourrait être accrue dans des proportions importantes.

Les gesses, quels que soient les dangers qu'elles présentent pour les animaux et pour l'homme, continuent d'être cultivées. Sa bonne venue en temps de sécheresse incite les indigènes et les Européens à en ensemercer quelques milliers d'hectares chaque

année. Les Espagnols, qui connaissent le grain sous le nom de lentille d'Espagne, ne sauraient s'en passer.

Les superficies consacrées aux haricots ne cessent de diminuer. En 1936, ils occupaient à peine 127 hectares, en progrès cependant sur 1935, où ils atteignaient 68 hectares.

Oliviers.

On le rencontre sur les terrasses sablonneuses, abritées, du quaternaire marin et du pliocène. D'autre part, au milieu des alluvions argileuses des grandes plaines telliennes. Il utilise les dépôts marneux des plateaux éocènes et miocènes pour se montrer enfin dans les terrains volcaniques. L'olivier se développe à plus de 200 kilomètres du littoral, au sud de Saïda et de Tiaret, où d'ailleurs sa culture demeure sans intérêt, car ce végétal, qui prospère dans la plupart des sols, a des exigences bien marquées sous le rapport du climat et de la température en particulier.

Déjà les rendements de l'olivier deviennent très limités lorsque le thermomètre descend souvent à 2 ou 3 degrés et sa végétation est elle-même gravement atteinte sous l'action d'un froid renouvelé de 6 à 7 degrés au dessous de zéro. Une gelée qui se produit au moment de la floraison peut anéantir la récolte.

La superficie affectée, en Oranie, à la culture de l'olivier est d'environ 12,000 hectares, le nombre

d'oliviers en rapport de 1.101.249 et les exportations s'élèvent à 59.685 quintaux¹.

Il existe en Oranie d'importants peuplements d'oliviers sauvages qui pourraient, par le greffage, constituer une source de profits sérieux. Le département possède encore près d'un million d'oliviers sauvages qui pourraient être utilement greffés. L'essor de l'oléiculture est également assuré par des plantations nouvelles, alimentées par de nombreuses pépinières qui peuvent bénéficier du concours financier du département et de la colonie.

Dans les plaines du Sig, de Perregaux, du Bas-Chéliff, la variété la plus répandue est la sigoise. L'olive de Tlemcen est connue des indigènes depuis bien des siècles. Elle a donné naissance à des formes d'un réel intérêt.

Diverses variétés ont été importées du Midi de la France et de l'Espagne. Les plus cultivées sont le pendoulier, ou cornicabra, la verdale, qui constitue, avec la sigoise, les oliveraies des laines irriguées, la lucques, recherchés aux environs de Mostaganem pour la conserve, la grosse olive dite sévillane, qui reçoit la même affectation, la pigale, utilisée dans les terres exposées à la sécheresse.

Les rendements varient dans des limites très étendues. En terrain non irrigué, on récolte rarement plus de 30 kilogs par arbre, avec arrosage en temps opportun, plus de 100 kilogs. Ce cas s'observe assez souvent dans certaines oliveraies du Sig, de Rélizane, qui font l'objet d'une culture intensive.

(1) Documents 1937.

Alfa.

L'exploitation de l'alfa a commencé de bonne heure en Oranie, où les touffes se rapprochaient de la côte et où était établie une colonie espagnole particulièrement experte dans l'arrachage de la plante et dans son utilisation. Dans les deux autres départements, l'exploitation était au contraire à peine ébauchée avant la guerre.

D'après un inventaire, dressé en 1928 par le Gouvernement Général de l'Algérie, les surfaces alfatières couvrent, pour le département d'Oran, 1.294.181 hectares. Plusieurs espèces sont distinguées, l'alfa blanc et l'alfa vert. Le premier est désigné encore sous le nom d'alfa fin; la tige atteint de 40 à 50 centimètres de longueur et a un diamètre moyen de un millimètre. Le second, plus commun et moins résistant, à une hauteur dépassant parfois un mètre et son diamètre approche deux millimètres¹.

Les indigènes emploient l'un et l'autre pour la fabrication des nattes, des cordages, des paniers, des tapis, des tentures. Mais la majeure partie — les neuf dixièmes — est utilisée à la fabrication du papier, en y ajoutant du chiffon pour constituer la trame.

En 1936, l'Oranie a exporté 1.318.112 quintaux, dont 831.667 par Oran et 496.485 par Arzew. Ces exportations se font presque exclusivement vers l'Angleterre (1.326.000 quintaux), parce qu'elles servent de frêt de retour aux importations de charbon.

(1) DEMONTÈS. *L'Algérie Agricole*.

L'utilisation de l'alfa en France n'a pas abouti. Un seul établissement, dans le Vaucluse, l'usine de Sorgues, fabrique du papier avec de l'alfa algérien.

Des essais ont été tentés pour la fabrication de la pâte à papier en Algérie. Ils n'ont malheureusement pas réussi.

Le mouton.

Le mouton a créé l'unique richesse des régions arides et semi-désertiques que sont les Hauts-Plateaux. Les petites bourgades ne sont que des marchés de moutons. Il fournit aux nomades la laine nécessaire à la confection des vêtements et des tentes, la chair et le lait pour leur nourriture, tandis que la vente des animaux et de la laine en excédent leur procure le numéraire indispensable pour leurs achats de denrées et objets manufacturés.

Le mouton est bien adapté à la steppe. Les herbes salées de la steppe, le climat sec lui conviennent. Il ne craint pas les longs parcours. Il semble qu'il y ait de vastes possibilités, comme en Australie.

Mais, depuis le début de ce siècle et plus particulièrement après la guerre, la transhumance se heurte à un obstacle qu'elle n'avait jamais rencontré dans le passé. L'emprise progressive de la colonisation officielle et privée sur des terres souvent impropres à la culture des céréales, mais indispensables à l'élevage, a eu pour conséquence regrettable de faire reculer considérablement vers le sud l'aire de la

transhumance. Les troupeaux en ont beaucoup souffert et, certaines années, le cheptel a subi des pertes énormes¹. Au total, le troupeau a diminué depuis cinquante ans. Pour l'ensemble du Tell occidental et des Hauts-Plateaux, les statistiques accusent des régressions sensibles.

1908	8.000.000 de têtes
1923 à 1928	5.100.000 —
1930	6.100.000 —
1931	4.600.000 —

En outre, des catastrophes périodiques viennent décimer le troupeau. L'été est une saison difficile à passer. Vers l'automne, quand l'été a été trop sec, les pâturages ne reverdissent pas. L'eau manque pour l'abreuvoir. Le mouton ne supporte pas davantage les hivers trop rigoureux.

Pour y remédier, on s'est préoccupé, dès 1892 (Programme de 1892; Le pays du mouton), d'aménager des points d'eau et de diffuser des méthodes d'amélioration en créant à Taguine² une station ovine.

En réalité, ce n'est pas seulement le climat qu'il faut incriminer. La principale difficulté, c'est que l'élevage du mouton est encore aux mains des indigènes, qui sont d'excellents éleveurs, mais les conseils se heurtent à leurs traditions et à leur fatalisme. L'état de la propriété est également un obstacle. En

(1) V. *Au pays du mouton*, article de M. LEHUREAUX. M. C. I. de Février 1935.

(2) Taguine, au sud de la commune de Reibell, point très important où se concentrent tous les nomades du sud lors de leur mouvement de transhumance vers le Nord.

Argentine, on a établi des réserves de pacages. Ici, c'est impossible. C'est en cela que l'Algérie ne peut rivaliser avec les pays neufs qui, eux, étaient vides.

M. le gouverneur général Carde s'est attaché à ce problème, capital pour plusieurs centaines de milliers d'individus. Il a institué une commission chargée d'étudier les mesures à prendre en vue d'améliorer l'élevage et de rechercher et aménager des points d'eau pour l'abreuvement des troupeaux.

La commission a fait porter ses efforts sur les points suivants : programme rationnel d'aménagement de points destinés à l'abreuvement des moutons ou à l'irrigation ; amélioration des zones de pacage ; création de pâturages artificiels dans les régions steppiennes et désertiques.

Enfin, le docteur Maire conseille d'établir des champs d'expériences, aussi bien dans les Hauts-Plateaux oranais que dans les régions d'altitude plus basse, pour l'acclimatement de fourrages exotiques.

Ce programme est en voie d'exécution. « Il est probable que l'élevage ovin connaîtra enfin une prospérité qui le mettra à l'abri des graves aventures auxquelles il se trouve exposé¹ ».

Exportations en 1936 :

Brebis, béliers, moutons	253.381 têtes
Agneaux	14.956 —

(1) LEHUREAUX, o. c.

SECTION III.

LES IMPORTATIONS

Les acquisitions de l'Algérie ont, en 1936, nettement progressé, puisqu'elles accusent une plus-value globale de 234 millions de francs. Et ces résultats, qui témoignent déjà de l'amélioration du pouvoir d'achat de l'Algérie, ne pourront que s'accroître, eux aussi, lorsqu'il sera fait application des taux afférents à l'année 1936 ¹.

La progression se manifeste surtout, toutes proportions gardées, sur les importations étrangères, qui se sont accrues de 10,6 p. 100 par rapport à l'année précédente, portant principalement sur les matières végétales et sur les matières animales. Elle n'est que de 7,6 p. 100 en ce qui concerne les achats à la métropole où, comme à l'ordinaire, les objets fabriqués ont fait à peu près exclusivement l'objet des fluctuations enregistrées.

Les statistiques de 1936 ne présentent pas de différences considérables sur 1935, mais il est tout de même satisfaisant de constater qu'un grand nombre d'articles s'inscrivent en progression sur l'année antérieure. Le fait que ce sont tous les postes qui sont en augmentation témoigne d'une tendance générale à la reprise des affaires.

1°) **Matières animales.** — Le chapitre des matières

(1) Rapport du directeur général des Douanes, 1937.

animales se solde, dans l'ensemble, par une plus-value de 15 millions de francs. A côté de quelques fléchissements portant principalement sur les laitages, la charcuterie, les viandes congelées, on enregistre des augmentations sur les bêtes de somme, les peaux brutes, les laines, les engrais organiques et, surtout, sur les bovins, dont il a été introduit 5.500 têtes de plus qu'en 1935.

Sur les trente articles qui composent les importations d'Oran, dix-huit sont en progression ou sans changement sur l'année précédente. Les mulets, les engrais organiques, les poissons sont les seuls articles sur lesquels on constate une amélioration sensible. Par contre, des baisses importantes affectent les bovins, les viandes crues, les charcuteries fabriquées et les porcins.

Principales Importations de Matières Animales.

		1935	1936
Animaux vivants	Têtes	8.930	4.538
Viandes crues et conserves. Charcuterie et volailles	Qx	18.937	16.383
Engrais organiques ...	»	6.754	11.948
Poissons	»	13.903	16.579

2°) Matières végétales.

Pour l'ensemble de l'Algérie, peu de moins-values au poste des matières végétales. Nous citerons sim-

plement celles qui affectent les fruits frais (pour 13 millions) et aussi, mais de façon beaucoup plus modérée, les blés durs, l'avoine, les eaux minérales.

La presque totalité des autres articles de ce chapitre est en progression et notamment les sucres (7 millions), le riz (7 millions), le thé (5 millions), les cafés (4 millions), le chocolat, les pommes de terre, les tabacs en feuilles, les meriams. Ces plus-values semblent une preuve de l'augmentation de la capacité d'achat des populations indigènes, conséquence du relèvement des salaires agricoles et industriels et de la revalorisation des céréales.

Des constatations analogues peuvent être faites pour Oran : Baisse sur les céréales, les pommes de terre, mais progrès intéressants sur le sucre, le chocolat, le thé, le café, les légumes secs, les huiles, les vins.

Pour faire face au déficit de sa récolte de blé tendre, l'Algérie a dû faire appel aux apports étrangers (du Maroc en particulier) et les acquisitions de l'espèce se sont élevées à 157.000 quintaux, contre 140.000 l'année précédente.

Par contre, pour Oran, les quantités importées en blé dur et blé tendre ont été de 926 quintaux contre 7.068 en 1935.

*Principales Importations de Matières Végétales ¹
en 1936.*

Fruits frais	56.534	quintaux
Fruits secs ou tapés	12.123	—
Fruits confits	4.685	—
Préparations sucrées	18.902	—
Céréales et Farines	59.618	—
Riz	75.384	—
Légumes secs	35.712	—
Pommes de terre	106.069	—
Arachides en coques	28.662	—
Sucres. Glucoses	273.254	—
Café	51.054	—
Chocolat	8.043	—
Thé	7.428	—
Huiles fixes pures	95.487	—
Vins	23.616	—
Eaux minérales	21.090	—

3°) **Matières minérales.** — Au poste des matières minérales, on constate que la colonie a augmenté ses achats de ciment, de soufre, d'huiles minérales et de rendus pétrolifères, dont l'emploi se généralise chaque année davantage.

Mais ce sont les entrées d'objets fabriqués qui constituent le principal élément du relèvement général des importations par suite, comme on l'a indiqué, du développement des acquisitions de l'espèce à la métropole.

(1) Statistique établie d'après les renseignements fournis par le service de la Douane.

Les principales plus-values concernent :

Les tissus de rayonne	39 millions
Les tissus de coton	11 —
Les machines motrices et locomotives	8 —
Les véhicules automobiles	7 —
Les engrais	7 —

Viennent ensuite les produits chimiques, les ouvrages en bois, les savons, les tracteurs, les chaussures et quantité d'autres articles intéressant toutes les branches de l'économie algérienne.

Les diminutions, relativement peu nombreuses et modérées en valeur absolue, affectent :

Les voitures pour voies ferrées (dont les importations avaient été particulièrement élevées l'année précédente, lors de la mise en service de trains plus modernes et plus rapides); les vêtements; les machines-outils; les appareils de T. S. F.; la verrerie; les articles de ménage.

Le synchronisme est ici à peu près absolu entre les variations des achats de l'Algérie et les importations du port d'Oran. Seul, le poste des produits de distillation des pétroles est en régression pour Oran, alors que l'exposé du directeur général des Douanes le déclare en amélioration pour l'ensemble de la colonie.

*Principales Importations de Matières Minérales
en 1936.*

Matériaux de construction	116.268 tonnes
Houille crue et carbonisée	130.342 —
Agglomérés	12.893 —

Produits de la distillation des pétro-	
les. (Essence)	215.289 hectol.
Huiles; Gas-oil; Fuel-oil; Rood-oil .	167.916 quint.
Fer et Acier	192.041 —
Fer ou Acier machiné	47.100 —
Produits chimiques	75.175 —
Engrais phosphatés	115.128 —
Sels de potasse	33.300 —
Fils	32.639 —
Tissus	49.810 —
Machines et pièces détachées	181.084 —
Voitures automobiles	26.547 —
Colis postaux	336.343 colis

La part de la France est prépondérante dans le commerce d'importation. Les fers et aciers, les ciments et matériaux de construction, les sucres, savons, huiles, étoffes, nouveautés, autos, fabrication de toutes sortes viennent de la métropole.

L'Angleterre fournit 138.000 tonnes de houille sur 143.000. Les bitumes, le mazout, les essences et les pétroles sont envoyés par les Etats-Unis et la Roumanie.

La Roumanie envoie également le bois, avec la Yougoslavie et les pays du Nord.

Tels sont les principaux produits que les navires apportent de France et de l'étranger. Pratiquement, c'est tout ce qui est nécessaire à la vie d'un pays agricole et qui ne possède encore que très peu d'industrie.

Un fait intéressant à noter, c'est qu'entre les exportations et les importations, un équilibre quantitatif s'établit qui permet une réduction du frêt et favorise ainsi le commerce maritime.

SECTION IV.

LES AVITAILLEMENTS

La fonction d'Oran comme base de ravitaillement charbonnier et pétrolier constitue l'un des facteurs essentiels de la fortune de ce port.

Mais nul élément de prospérité ne se révèle néanmoins plus précaire, comme le soulignait si justement M. Romier. « L'équipement des ports algériens en vue de recevoir des navires de passage constitue l'aspect le plus instable de la fortune algérienne, encore que, pour l'instant, le plus rémunérateur. »

« Peu substantiel jusqu'ici en Tunisie et au Maroc français, le rôle de base de ravitaillement s'est, en effet, révélé décisif dans le vigoureux essor de l'Algérie depuis un demi-siècle. Mais les changements et les déviations qui interviennent dans les conditions du trafic maritime et dans le ravitaillement des navires longs-courriers modifient à tout instant le jeu de la concurrence entre les ports de relâche.

« On ne saurait donc suivre avec trop de vigi-

lance l'évolution de ces bases de ravitaillement pour déceler les causes de leurs fluctuations successives et les chances de consolidation ou de relèvement de leur position. » ¹.

Deux chiffres sont significatifs à cet égard. En 1928, le nombre de tonnes de charbon livré était de 1.187.702, tandis qu'en 1936, il n'était que de 419.827, soit une diminution de 66 p. 100 en huit ans.



L'essor de l'Algérie, du point de vue ravitaillement en fourniture de soute, remonte à 1869, année où s'achève le percement de l'isthme de Suez. Dès 1867, le rapporteur d'un projet d'urbanisme soulignait, au conseil municipal, le parti qu'Alger allait prochainement tirer de sa situation privilégiée à mi-chemin de Port-Saïd (1.500 milles) et de Cardiff (1.576).

Le nombre et le tonnage métrique augmentent à partir de 1885 très rapidement.

ANNÉES	RELACHEURS	TONNAGE MÉTRIQUE
1885	41	8.133
1887	101	24.454
1889	190	59.375
1893	1.085	189.200
1905	1.687	600.000

Mais bientôt la concurrence d'Oran se fait sentir.

(1) HOFFHER. *Charbons et pétroles en Afrique du Nord.*

Oran, qui ne ravitaillait que 42 relâcheurs en 1903, en ravitaillait, en 1911, 1.084.

L'Algérie importe 2.251.000 tonnes de houille, dont 1.720.000 tonnes revenaient à la consommation maritime, soit 77 p. 100.

Au sortir de la guerre, le mouvement de la navigation de relâche se développe d'une façon continue dans les deux grands ports de l'Algérie.

ANNÉES	ALGER	ORAN
1921	1.825.517 (1)	763.867
1922	3.172.778	1.242.463
1923	3.257.518	1.450.772

Tandis qu'Oran voit cette progression s'affirmer à partir de 1924, Alger trahit un ralentissement sensible.

En 1928, Alger ne reçoit plus que 1.028 relâcheurs; Oran, au contraire, en reçoit 2.534.

La comparaison du nombre de tonnage total, entrée et sortie, avec le tonnage pour ravitaillement, montre que celui-ci est de 1 sixième pour Alger et de 1 tiers pour Oran. Les proportions étaient exactement contraires en 1913.

En 1928, sur un tonnage d'entrée et sortie de 18.317.000, le tonnage de ravitaillement est de 6.151.590.

A partir de 1928, le port d'Alger, à l'exception

(1) En tonneaux de jauge.

d'une légère amélioration en 1929, ne fait qu'enregistrer des résultats rapidement décroissants.

Il en est de même pour Oran. En moins de quatre ans, la diminution est de plus de 50 p. 100 pour le nombre des navires. Depuis 1932, on constate une certaine amélioration. Le nombre des navires est passé de 1.144 à 1.313 (pour 1936) et, si les quantités de charbon livré sont passées de 540.480 tonnes à 419.827, par contre le mazout est passé de 47.359 tonnes à 62.734.

Le tableau suivant indique ces variations :

ANNÉES	NAVIRES	CHARBON	MAZOUT
1929	2.638	1.078.799	7.259
1930	2.209	814.586	26.092
1931	2.072	901.415	25.100
1932	1.144	646.322	39.610
1933	1.205	540.480	47.359
1934	1.307	598.716	43.074
1935	1.313	559.044	54.177
1936	1.200	419.826	62.734

A ces diminutions dans le nombre des navires correspondent naturellement des moins-values dans le tonnage de jauge. Cet abaissement se traduit mieux encore d'après le tonnage métrique, car l'accroissement continu de la jauge commerciale permet à un nombre de navires de plus en plus réduit de transporter une quantité de marchandises supérieure à celles d'autrefois.

Ce fléchissement de la navigation de relâche ré-

sulte d'une triple origine : La crise économique, l'emploi de plus en plus répandu du moteur à mazout et le déclin du charbon, la concurrence de Malte et Gibraltar.

La crise actuelle, quelle que soit sa durée, quelle que soit son étendue, ne peut être que passagère. Mais une reprise n'est possible que le jour où succèdera aux interventions incessantes de l'Etat un retour au libéralisme, dans le cadre de la profession organisée. Encore faudra-t-il que des conceptions plus saines en matière financière et monétaire fassent place aux errements suivis jusqu'ici. Avant tout, l'activité économique a besoin de stabilité. C'est la méconnaissance de cette vérité fondamentale qui prolonge la crise sans apporter de solution définitive.

L'essor du ravitaillement en mazout et, d'autre part, l'aménagement plus perfectionné de la fourniture des charbons à Malte et à Gibraltar a fait l'objet d'une étude par M. le Gouverneur général Bordes, dans l'exposé officiel de la situation générale de l'Algérie en 1932.

« On enregistre, depuis plusieurs années, une régression sensible des opérations d'avitaillement. Malgré la progression intéressante des livraisons de mazout, celles-ci ne donnent pas lieu à des résultats suffisants pour compenser la diminution sérieuse du trafic charbonnier. Les navires étrangers semblent souvent s'écarter de leur trajet normal. Comme on l'a indiqué l'année dernière, l'outillage et l'organisation supérieure des ports étrangers de la Méditerranée

née leur permet d'attirer de plus en plus de navires. »

Le président de la Chambre de commerce, en juin 1937, fait également une part, dans la diminution des relâcheurs, en chauffage au mazout et à la « concurrence menée par Gibraltar et Ceuta » ¹.

Le Mazout.

La concurrence du mazout et du charbon ressort du tableau suivant :

ANNÉES	CHARBON	MAZOUT
1923	261.586 (2)	14.645
1929	1.078.799	—
1930	814.586	26.092
1931	901.415	25.100
1932	646.322	39.610
1933	540.480	47.359
1934	598.716	43.074
1935	559.044	54.177
1936	419.827	62.734

La progression des opérations concernant le mazout intéresse plutôt des navires effectuant des débarquements et embarquements de marchandises ou des croisières de tourisme que des bâtiments relâchant uniquement afin de se ravitailler en combustible liquide.

Les procédés de chauffage au charbon sont sus-

(1) *Journal de la Marine Marchande*. Juin 1937; édition spéciale, *Les grands ports français*.

(2) En tonnes métriques.

ceptibles d'amélioration et les navires de faible puissance lui demeurent encore fidèles, mais les cargos de ligne constituent, de plus en plus, le domaine d'une âpre rivalité d'emploi entre le combustible solide et liquide¹.

L'emploi du mazout entraînera fatalement une réduction des points d'escale. En effet, le plein de combustible se pratique beaucoup plus rapidement avec le mazout qu'avec le charbon. En raison de son pouvoir calorifique plus élevé et de l'absence de cendre, ainsi que du bon rendement des foyers, le rayon d'action d'un navire chauffé au mazout se révèle, à égalité de tonnage embarqué, double de celui d'un navire chauffé à la houille.

*
**

Concurrence de Gibraltar et Ceuta.

« Si on envisage, dans son ensemble, le mouvement des fournitures de relâche dans les escales de la Méditerranée occidentale, on observe que le jeu des livraisons de charbon de soute a obéi assez longtemps à un mouvement assez uniforme, passant par un maximum en 1928-1929.

« Cette simultanéité cesse à partir de 1931. Tandis que les ports algériens et Malte continuent de fléchir, une reprise très nette s'affirme à Gibraltar et Ceuta entre à son tour dans le jeu de la concurrence, constatation d'autant plus préoccupante que les fourni-

(1) HOFFHER, O. C.

tures des ports algériens aux navires étrangers constituent une large part de leur activité » ¹.

Les pouvoirs publics ont voulu voir le maintien par Gibraltar de son chiffre dans le fait qu'il fournit surtout une clientèle de lignes régulières, tandis qu'Oran ravitaille des cargos qui subissent directement les effets de la crise ².

Ceci est inexact. Voici d'ailleurs ce qu'écrit le consul de France à Gibraltar : « De toutes les compagnies de navigation desservant régulièrement Gibraltar, aucune ne fait ses soutes à Gibraltar. Les ventes de charbon sont faites à des cargos, des cargos mixtes et des chalutiers espagnols, grecs, anglais, italiens, norvégiens, etc... Par la liste des navires entrés à Gibraltar et leur nationalité, vous pourrez vous rendre compte facilement que le charbon est pris par ces bateaux. »

La reprise de Gibraltar provient en réalité des mesures prises par l'administration de ce port, tant en ce qui concerne l'outillage que des exemptions de droits et de taxes.

Le consortium des marchands de charbon de Gibraltar a procédé, pendant l'année 1931, à l'installation de quatre ponts transbordeurs d'un débit total de 1.000 tonnes par heure. L'Amirauté a cédé gratuitement au consortium les terrains du môle du port de commerce.

Le gouvernement général de l'Algérie ne pouvait

(1) HOFFHER, o. c.

(2) Lettre du M. F. à la Chambre de Commerce d'Oran. Doc. Chambre de Commerce d'Oran, 1935.

se désintéresser de cette concurrence. Il convoquait, en 1933, une commission spéciale, dont les conclusions ont fait ressortir les difficultés éprouvées par Oran, dans l'état actuel de ses charges, à supporter la concurrence voisine de Gibraltar. Ces conclusions remontent déjà à quatre ans, mais la situation n'a pas changé.

« Gibraltar a abaissé de manière telle le prix de vente des charbons de soute que la concurrence du port d'Oran est devenue impossible. Les contrats de charbon pour l'année 1933 font ressortir une différence de 2 sh. 6 d. par rapport à ceux de 1932, sans que le marché des charbons à la mine et celui des frêts aient varié.

« Ainsi, en janvier 1933, le prix de revient d'une tonne de charbon Durham, à Oran, s'établit comme suit :

Prix moyen du charbon à Newcastle	13 sh.
Frêt de Newcastle à Oran	7 »

20 »

A déduire : prime de rapidité du déchargement de 3 sh si la cadence est de 2.400 tonnes par jour

3 »

17 sh.

Or les contrats de livraison pour 1933 sont conclus sur la base de 18 sh.

Il n'y a donc qu'une marge de 1 sh, c'est-à-dire de 4 francs environ, pour les frais de débarquement, les courtages, les commissions, la mise en soute, les

manutentions, les frais généraux, les droits de toutes sortes à la charge de la marchandise, etc... Non seulement aucun bénéfice n'est possible, mais les fournitures actuelles du port d'Oran ne peuvent être faites qu'à perte, perte que les marchands de charbon du port d'Oran espèrent temporaire. Si la situation ne pouvait être redressée, ils seraient dans l'obligation de cesser leur commerce. »

La commission poursuit son rapport en précisant les frais principaux usuellement supportés dans les différents ports de l'Algérie. Elle prend un navire de 2.000 tonneaux de jauge, ayant débarqué 5.000 tonnes de charbon. Et elle arrive à 3,50 de frais pour une tonne à Oran. Les frais grevant une tonne de charbon embarqué s'élèvent à 2 francs. Au total, une tonne de charbon qui a seulement transité dans le port supporte 5 fr. 50 de taxes diverses, non compris la location des terre-pleins.

A Gibraltar, au contraire, les frais sont insignifiants. Les terre-pleins sont cédés gratuitement au consortium, comme on l'a vu plus haut.

1°) Taxes pour un navire et une cargaison respectivement de 2.737 tonneaux de jauge nette et de 6.689 tonnes de charbon débarquées à Gibraltar :

Droit de port et patente de santé	10.4	livres
Taxe payée à la fédération	0.5	—
Droit de pilotage (facultatif)	2	—
Amarrage et démarrage	2	—

14.9 —

Soit, au cours, 1.320 francs ou 0 fr. 20 par tonne débarquée.

2°) Taxes pour un navire de 2.737 tonneaux de jauge ayant relâché à Gibraltar uniquement pour s'y approvisionner de 400 tonnes de charbon de soute :

Patente de santé 0.4 livre

Droit de courtage (éventuellement)

Seulement les dimanches et jours

fériés ou après 18 heures (pour mémoire)

Droit de pilotage (facultatif) 2 livres

2.4 —

Soit 215 francs ou 0 fr. 54 par tonne embarquée.

Ainsi, au total, une tonne de charbon supporte 0 fr. 75, contre 5 fr. 50 à Oran.

En présence de cette diversité des charges supportées à la tonne par le charbon dans les ports algériens et à Gibraltar, la commission a préconisé une réduction des taxes dans les ports algériens. Elle a proposé, à cet effet, d'incorporer le charbon de soute dans la catégorie des marchandises ayant simplement transité dans les ports algériens, afin de soustraire ce charbon à la taxe pour le développement du commerce extérieur français et limiter la taxe de statistique à 0 fr. 30.

Sur la base de ces conclusions, la réunion des présidents des Chambres de Commerce d'Algérie, tenue à Mostaganem, le 24 octobre 1934, a réclamé, à l'occasion de la ratification par le Parlement du décret

du 12 juillet 1934, que les charbons de soute d'exportation et de réexportation soient ajoutés à la liste des exemptions prévues à l'article 236 des textes douaniers codifiés applicables à l'Algérie.

L'assemblée des présidents du 7 novembre renouvelle le vœu que des exemptions fiscales soient accordées au charbon pour le ravitaillement.

« Vu les dispositions prises par Gibraltar qui, en raison de sa position géographique, peut se substituer aisément aux ports sus-visés (Oran; Alger et Bône);

a. — Abolition de la plupart des taxes, dans une mesure telle qu'à 24.000 francs de frais divers supportés dans les ports algériens par un navire d'un tonnage donné, pour un tonnage débarqué déterminé, correspond une somme de 425 francs à Gibraltar, d'où handicap de plus de 10 francs par tonne, dont 5 frs 60 pour le moins sont la conséquence directe de taxes fiscales;

« Vu le décret-loi du 12 juillet 1934, instituant une taxe unique se substituant à huit taxes fiscales...;

« Considérant que ce décret-loi prévoit un certain nombre d'exemptions..., demande que les charbons de soute soient ajoutés à la liste des exemptions, ce qui les ferait bénéficier d'une réduction de un franc par tonne, somme qui ne serait pas négligeable. »

La réponse du ministre des Finances, en date du 15 janvier 1935, refuse toute dérogation.

« ...si l'on compare les prix pratiqués dans les

ports algériens avec ceux en vigueur dans les ports étrangers et notamment à Gibraltar, il apparaît que, proportionnellement à l'écart des prix, la charge résultant de la perception de la taxe de statistique, de formalités douanières et de timbre est minime. L'exemption demandée ne pourrait, dès lors, avoir pour effet de placer les négociants algériens sur un pied d'égalité avec leurs concurrents, dont les avantages proviennent principalement de situations économiques différentes. »

Il est regrettable que le ministre des Finances appelle « situations économiques différentes » une différence qui vient de ce que une tonne de charbon supporte 5 fr. 50 de droits à Oran et 0 fr. 75 à Gibraltar (Rapport de la commission). Sans doute une réduction de 1 franc par tonne eut été insuffisante, mais les précisions apportées par la commission et par l'assemblée des présidents exigeaient plutôt l'étude d'une réforme complète de la fiscalité. Peut-être aurait-on dû s'engager dans l'établissement d'un môle spécialement affecté qui aurait été déclaré franc.

Les avantages directs que procurent la vente et la manutention des combustibles ne sont pas les seuls qui doivent être envisagés. Tout port d'escale favorise l'essor d'un ample marché d'approvisionnement général, car le stationnement des navires entraîne un appréciable courant d'achats de tous ordres.

L'excès de la fiscalité conduit fatalement à une diminution de la matière imposable. En 1928, Oran

livrait 1.187.702 tonnes de charbon; en 1936, il ne livrait plus que 719.827 tonnes. Ce principe de science financière ne s'est révélé malheureusement que trop exact.

Depuis 1934, date du dépôt du rapport de la commission spéciale, rien n'a encore été fait. M. le Président de la Chambre de Commerce écrit dans le *Journal de la Marine Marchande* de juin 1937 : « Les pouvoirs publics, malgré les sollicitations pressantes des Chambres de Commerce d'Alger, de Bône, et surtout d'Oran, ne semblent pas encore avoir compris tout l'intérêt de ce commerce spécial des soutes. Ils n'ont point encore accordé les exonérations des droits de port, les allègements dans les tarifs de pilotage et de courtage qui, seuls, permettront de maintenir et de reprendre cette importante branche du trafic et de faire pièce à la concurrence des stations de charbonnage étrangères qui, elles, ont réduit dans toute la mesure du possible les péages et les taxes que subissent les navires de passage. »

Imitant l'Amirauté, qui a concédé gratuitement les môles au consortium de Gibraltar, la Chambre de Commerce a consenti toutes les réductions de péages et de taxes de location de terre-pleins. C'était la seule chose qu'il était en son pouvoir de faire.

Pour répondre à l'importance du trafic des relâcheurs, Oran avait porté tous ses efforts sur le perfectionnement de l'outillage, en vue du ravitaillement, pour faciliter et accélérer le travail.

Le môle des Hauts-Fonds a été alloti entre les

entreprises de charbonnage et de mazout et le bassin Poincaré affecté plus spécialement aux relâcheurs.

Les charbons.

Les charbons sont stockés, partie sur des chalands, partie sur le môle aux charbons. Ce stock représente 4 à 8.000 tonnes de charbon en briquettes et 15 à 35.000 tonnes de charbon en roche.

L'ensemble de l'outillage est constitué, pour le matériel à terre, par :

Cinq portiques avec bennes preneuses d'une capacité de travail allant de 120 à 250 tonnes à l'heure;

Un tapis roulant à pesage automatique de 200 tonnes-heure;

Deux grues sur rail à quai (120 tonnes-heure);
et, pour le matériel flottant :

Quinze grues de 2 à 10 tonnes de force.

L'approvisionnement est effectué à raison de 60 tonnes à l'heure, à l'aide de chalands et des moyens de bord, ou à raison de 100 à 110 tonnes-heure au moyen de grues spéciales à vapeur.

La bonne organisation du travail permet un rendement remarquable. Nous pouvons citer ces deux exemples :

1°) Une seule maison, dont l'outillage se compose de six grues flottantes a, en trois journées consécutives, débarqué 12.052 tonnes de charbon provenant de 2 bateaux et fourni 8.126 tonnes à 14 relâcheurs;

2°) Une autre maison a approvisionné un navire en escale de 1.830 tonnes en 9 heures.

Les mazouts.

La partie du port qui se trouve au fond de l'ancienne baie Sainte-Thérèse est répartie entre les sociétés se livrant au commerce des mazouts, gas-oil, huiles lourdes et bitumes.

Les pipes-lines joignent les réservoirs aux quais, assurant la réception ou la livraison des liquides dans les conditions les plus économiques.

Pour les mazouts destinés à l'avitaillement des relâcheurs, la Chambre de Commerce envisage d'autoriser l'installation dans l'un des bassins de coques à mazout de grande capacité.

La Société Générale des Huiles de Pétrole, sur le môle des Hauts-Fonds, possède un entrepôt réel spécial d'huiles minérales; elle y dispose de deux citernes de 12.500 tonnes.

Le stock moyen de pétrole lampant, d'essence et de mazout est de 200.000 à 400.000 litres.

Eau potable.

Des canalisations amènent l'eau potable sur les quais où se trouvent des prises pouvant débiter 40 à 50 mètres-cubes à l'heure. Ces prises appartiennent à la ville et sont louées à certaines compagnies de navigation.

La Société des Eaux Fermières de la ville d'Oran

a le monopole de la fourniture par bateaux-citernes. Elle en possède quatre qui s'alimentent à des aiguades établies sur les quais, munies de compteurs et branchées sur les conduites de la ville.

Les pétroles.

Le stockage des essences ne se fait pas à Oran même. Il n'existe au port qu'une installation de pompage. C'est à Mers-el-Kebir et à Arzew que se sont concentrés les réservoirs à essence et à pétrole des firmes installées en Oranie.

Nous complétons l'exposé sur cette question par trois tableaux :

1°) Mouvement et approvisionnement des relâcheurs à Oran, de 1917 à 1936;

2°) Relâcheurs par pavillon en 1936;

3°) Avitaillement comparé à Alger et à Oran, de 1930 à 1936.

I. — *Tableau du mouvement et approvisionnement
des relâcheurs à Oran.*

ANNÉES	ENTRÉES	SORTIES	TOTAL	TONNES DE COMBUSTIBLE LIVRÉES	
				Charbon	Mazout
1917	420	417	837	234.544	—
1918	82	82	164	55.877	—
1919	267	265	532	161.376	—
1920	264	262	526	140.548	—
1921	332	329	661	180.583	—
1922	551	539	1.090	303.854	874 ¹
1923	610	608	1.218	261.586	14.645
1924	886	882	1.768	440.035	13.223
1925	1.114	1.122	2.226	541.399	4.074
1926	1.406	1.392	2.798	596.380	4.688
1927	1.981	1.956	3.937	925.489	2.552
1928	2.542	2.511	5.053	1.087.702	1.864
1929	2.642	2.602	5.244	1.078.797	7.295
1930	2.222	2.183	4.405	814.586	26.092
1931	2.072	2.044	4.116	901.415	25.100
1932	1.444	1.448	2.892	646.322	39.610
1933	1.205	1.191	2.396	540.480	47.359
1934	1.307	1.322	2.629	598.716	43.074
1935	1.313	1.314	2.627	559.044	54.177
1936	1.203	1.271	2.474	410.827	82.715

(1) Mois de Novembre et Décembre 1922.

II. — *Relâcheurs par Pavillon*
en 1936 ¹.

PAVILLON	NAVIRES	TONNAGE
Allemand	587	1.149.876
Italien	317	938.831
Anglais	314	917.011
Grec	321	727.796
Français	192	374.950
Yougoslave	164	320.232
Hollandais	161	174.141
Danois	164	164.678
Norvégien	104	164.572
Espagnol	51	52.858
Suédois	39	39.002
Belge	30	38.935
Divers	87	159.126
Totaux	2.472	5.222.058

(1) Classement d'après le tonnage.

*Avitaillement comparé à Alger et à Oran
de 1930 à 1936.*

	1930		1931		1932		1933		1934		1935		1936	
	NAVIRES	TONNAGE	NAVIRES	TONNAGE	NAVIRES	TONNAGE	NAVIRES	TONNAGE	NAVIRES	TONNAGE	NAVIRES	TONNAGE	NAVIRES	TONNAGE
Oran ...	2.209	1.602.673	2.072	4.847.586	1.444	3.318.718	1.205	2.557.694	1.307	2.711.072	1.313	2.919.153	1.200	2.553.314
Alger ...	644	5.099.610	578	1.888.861	469	1.067.989	486	954.917	687	1.673.983	797	1.687.567	949	2.228.390
Totaux .	2.853	6.702.283	2.650	6.736.447	1.913	4.386.707	1.693	3.512.611	1.994	4.385.055	2.110	4.606.720	2.149	4.781.704

APPENDICE

MERS-EL-KEBIR

Lorsque Ibn Haougal¹ nous parle, à la fin du X^e siècle, du port d'Oran, « tellement sûr et bien abrité contre les vents que je ne pense pas qu'il y ait son pareil dans tous les pays des Berbères », il ne peut s'agir évidemment que de Mers-el-Kebir et, de même, c'est à lui que pense El Bekri quand il cite la rade d'Oran — Mers a Ouahran — comme offrant un bon hivernage garanti contre tous les vents.

Edrisi s'exprime plus nettement : « La ville d'Oran est un port trop peu considérable », en faisant allusion à l'abri de la Mona, « mais, à deux milles de là, il en existe un plus grand, Mers-el-Kebir, où même les plus grands vaisseaux peuvent mouiller en toute sécurité, protégés contre les vents. Il n'en est pas de meilleur, ni de plus vaste sur toute la côte des Berbères ». Abou Ifeda, qui n'a pas vu Oran, a entendu dire, par ceux qui l'ont visité, que, dans le voisinage, est un lieu qui sert de port de Tlemcen. Les cartes marines n'ont eu garde de négliger la

(1) LESPÈS. o. c.

mention de Mers-el-Kebir, qu'elles nomment tantôt Marsachebir, tantôt Masalkbir.

Quand les chroniqueurs musulmans nous parlent d'embarquement, à Oran, de corps expéditionnaires dirigés sur Bougie, en 1331, en 1348, c'est au mouillage de l'ouest qu'il faut situer ces opérations. Comme aussi probablement c'est Mers-el-Kebir qui s'est associé à Honeïn pour la construction de cent vaisseaux commandés par Abd el Moumen.

« Au XVI^e siècle, les Vénitiens y souloyaient leurs galères quand, survenant la fureur marine, envoyant sur des barques à Oran, à la plage de laquelle elles s'en allaient tout droit surgir par temps calme. » (Léon l'Africain).

Le témoignage des auteurs arabes et berbères est unanime : Mers el Kebir est une rade sûre, où les fondateurs d'Oran se seraient établis si la topographie trop accidentée du littoral, les difficultés de communication avec l'intérieur et l'absence d'eau — raison capitale — ne les en avaient écartés. Mais nous avons vu qu'il servait d'abri quand Oran était inaccessible.

Mers-el-Kebir n'a jamais été véritablement un port, comme Oran, dans la mesure d'ailleurs où l'on peut appeler port la petite jetée et les magasins construits par les Musulmans et les Espagnols.

Le premier projet qui envisage la construction d'un port est celui du général Frossard, commandant supérieur du génie en Algérie, qui date de 1857. Il soutenait vivement un projet qui consistait à créer

à Mers-el-Kebir un port militaire, devant servir en même temps de port de commerce. Il proposait le prolongement du chemin de fer Alger-Oran jusqu'à Mers-el-Kebir et il ajoutait : « La satisfaction donnée au commerce d'Oran serait incomplète, mais rien ne s'opposera, plus tard, à la création d'un bassin, non plus seulement de 27 hectares, comme celui qui est proposé, mais de 50 et plus s'il le faut. »

Cette proposition fut repoussée par la commission mixte, qui déclara que le port d'Oran devait être devant cette ville et non autre part. Mais l'avenir devait montrer que le général Frossard avait vu juste. Son idée a été reprise et les travaux, déclarés d'utilité publique par la loi du 16 juillet 1934, sont en cours d'exécution.

Non seulement Mers-el-Kebir est appelé à un brillant avenir comme annexe d'Oran, mais encore les autorités maritimes envisagent d'en faire une base navale analogue à Bizerte. M. Pietri, au cours de sa mission au Maroc, pour accompagner les cendres du Maréchal, avait inspecté cette rade, bien située près de la côte riffaine, toujours suspecte. Mers-el-Kebir peut devenir rapidement un « véritable Gibraltar africain », suivant l'expression de M. de la Porte ¹.

Pour notre aviation militaire, l'aérodrome de la Senia est une base au « centre nerveux » ² de la verticale Europe-Afrique Centrale et Australe.

(1) R. DE LA PORTE. *La Nouvelle Dépêche*.

(2) R. DE LA PORTE. *La Nouvelle Dépêche*.

Nous donnerons enfin quelques renseignements rapides sur la situation actuelle de Mers-el-Kebir.

Sa position géographique (phare) est la suivante :

Longitude ouest $0^{\circ} 41' 58''$.

Latitude nord $35^{\circ} 44' 15''$.

Il est abrité au nord par la pointe de Mers-el-Kebir, qui s'avance comme un môle vers l'est et, à l'ouest, par le Djebel Sanson (318 m.).

Au voisinage de la pointe de Mers-el-Kebir, la côte rocheuse plonge verticalement dans la mer. Le fond de la baie comprise entre cette pointe et le fort Lamoune est formé par des mamelons argileux, s'élevant très rapidement, au pied desquels la mer s'amortit sur de petites plages de sable et gravier.

Atterage. — En plus du phare (feu fixe blanc) édifié à la pointe de Mers-el-Kebir, il existe un feu fixe vert, placé à l'extrémité de la jetée.

Description. — Le port est protégé contre les vents du nord-est auxquels il est exposé par une jetée en enrochements de la direction nord-sud, d'une longueur de 170 mètres. Un quai s'étend le long du rivage, sur une longueur de 365 mètres, à partir de l'enracinement de la jetée, dans la direction nord-est-sud-ouest. A son extrémité est, se trouve une cale qui n'est plus utilisée.

A l'ouest de la cale et jusqu'au débarcadère, le terre-plein est soutenu par un mur vertical. Le débarcadère a 15 m. 75 de longueur et 7 m. 50 de largeur.

*Mouvement de la Navigation en 1936*¹.

	ENTREES		SORTIES		ENTREES ET SORTIES	
	Navires	Tonnage des marchandises	Navires	Tonnage des marchandises	Navires	Tonnage des marchandises
France						
Europe	15	28.063	6	99	21	28.162
Hors d'Europe						
Colonies						
Cabotage	123	17.933	7	471	130	17.933
Totaux	138	45.996	13	570	151	46.095

(1) Documents 1937.

CONCLUSION

Pour conclure, nous voudrions « faire le point » en étudiant l'activité d'Oran du triple point de vue régional, africain, mondial, et en rappelant les solutions que nous avons proposées pour chacune de ces fonctions.

*
**

Le maréchal Lyautey a écrit : « Ne jamais perdre de vue qu'un port n'est qu'une porte et qu'il ne vaut que par ce qui entre ou sort. » L'Oranie, quoique ses conditions naturelles soient défavorables, est le plus riche département de l'Algérie. Malgré la crise, elle a conservé intactes ses forces vives et, le jour où une reprise s'amorcera, elle sera prête à reprendre son activité.

Sa puissance productrice peut être encore largement accrue. Si le vin et le blé risquèrent toujours de se heurter à la concurrence métropolitaine, elle peut développer sans crainte les cultures de blé dur, d'orge, d'avoine. L'Afrique Noire pourrait d'ailleurs être un excellent débouché pour ses vins. L'amélioration des conditions de transport maritime ouvrirait un large marché à ses légumes frais.

Les exportations d'agrumes, un moment ralenties par suite du traité de commerce franco-espagnol, vont reprendre un nouvel essor. Il est encore trop tôt pour savoir ce que donneront les essais de culture des graisses de coton sélectionnées, mais l'Oranie a déjà produit des cotons d'excellente qualité. Enfin, l'élevage du mouton, grâce aux programmes établis par le gouvernement général, va pouvoir prospérer sans à-coup.

Dans une certaine mesure, la crise a eu pour l'Oranie un effet salulaire. Elle l'a obligée à faire un inventaire de ses ressources. Elle a mieux connu ses possibilités exactes et a cherché à adapter à son climat et à son sol les cultures les mieux appropriées. Du point de vue commercial, elle s'est préoccupée d'améliorer le « standing » de ses produits par une meilleure présentation et une « normalisation » des types qui, trop souvent, faisait défaut.

Le régime douanier marocain doit être remanié. La frontière algéro-marocaine est un non-sens historique et économique. Le Maroc oriental et l'Oranie sont une seule région naturelle. Ce n'est pas seulement le dahir de 1936 qui est en cause, c'est tout l'acte d'Algesiras et les accords internationaux qu'il faut reprendre. La France dispose de nombreux arguments pour demander aux nations étrangères parties à l'acte d'Algesiras la modification en sa faveur de l'égalité commerciale jadis imposée au Maroc. En dehors des sacrifices que peut invoquer la France, elle peut, en ce qui concerne l'Angleterre.

principale intéressée, profiter de la concurrence particulièrement grave qu'avec le régime de la porte ouverte les importations japonaises de tissus ont fait subir, ces derniers temps, aux importations britanniques. Il semble qu'une entente n'est nullement impossible entre l'Angleterre et la France sur ces questions, qui peuvent faire l'objet de concessions réciproques.

La répartition du trafic entre les ports de l'ouest, Nemours et Oran, doit se faire d'après les seuls avantages économiques qu'ils présentent pour les marchandises venant ou allant au Maroc. Vers l'Oriental se dirigeront, par la voie de Nemours, les marchandises lourdes ou pondéreuses et, par la voie Oran-Oudjda, les marchandises riches. Enfin celles qui peuvent être grevées de frais élevés et destinées à l'Occidental, emprunteront, elles aussi, cette voie, plus rapide et plus directe.

Oran, port de l'Afrique centrale, dépend de la construction du Transsaharien. Ce sont au moins 500.000 tonnes et 12.000 voyageurs qui accroîtront le trafic d'Oran dès l'achèvement du Niger-Méditerranée. Nous sommes convaincus que sa construction ne saurait être retardée plus longtemps. C'est une nécessité économique, politique, militaire.

Enfin, Oran, port d'intérêt mondial, conservera sa place de grand port de relâche dans la mesure où les pouvoirs publics lui permettront de lutter efficacement contre la concurrence étrangère. La seule solution qui puisse être envisagée, c'est l'établisse-

ment d'une zone franche pour les opérations de charbonnage des relâcheurs. La définition donnée par la Chambre de Commerce de Marseille résume tous les avantages que nous en attendons pour Oran : « C'est un port établi hors de la ligne des douanes, ouvert à tous les bâtiments de commerce sans distinction, quels que soient leurs pavillons et la nature de leur chargement. C'est un point commun où vient aboutir, par une sorte de fiction, le territoire prolongé de toutes les nations. Il reçoit, et verse de l'un à l'autre, toutes les productions respectives, sans gêne et sans droits. »

Ainsi, les droits élevés qui frappent les charbons pour avitaillement seraient réduits et Oran pourrait livrer aux relâcheurs la houille à des prix sensiblement égaux à ceux de Gibraltar.

Peut-être même devrait-on s'engager résolument dans la voie de la réalisation de la franchise totale du port. Situé sur la grande route maritime Amérique-Angleterre-Pays du Nord vers l'Orient et n'imposant qu'une déroute insignifiante, Oran pourrait devenir un vaste entrepôt et un port de redistribution.

Marseille, Alger, Oran, trois grands ports modernes qui font de la France une grande puissance méditerranéenne, non seulement du point de vue politique, mais également du point de vue maritime.

FIN

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux.

- BILLIARD. — *Ports et Navigations de l'Algérie.*
DEMONTES. — *L'Algérie Agricole.*
— *L'Algérie Economique; T. I et T. II.*
DE ROUZIERES. — *Les Grands Ports de France.*
HOFFHER. — *Charbons et Pétroles en Afrique du Nord.*
MARCAIS. — *Histoire de l'Algérie.*
JULIEN. — *Histoire de l'Afrique du Nord.*
GAUTIER. — *Les Siècles Obscurs du Maghred.*
GIRAULT. — *Principes de Législation Coloniale. L'Algérie; Tunisie; Maroc.*
EYQUEM. — *Les Ports de la Zone Française du Maroc.*
VIDAILHET. — *Le Transafricain.*
RONDEPIERRE. — *Saïgon.*
HARDY. — *Nos Grands Problèmes Coloniaux.*
HUBERT. — *Ce qu'il faut connaître de nos Ressources Coloniales.*
Collection du Centenaire de l'Algérie.
PHILIPPAR. — *Contribution à l'Etude du Crédit Agricole en Algérie.*
Aug. BERNARD. — *L'Algérie.*
Description de l'Afrique, par Léon l'Africain. 1898.
Elie DE LA PRIMAUDAIE. — *Le Commerce et la Navigation de l'Algérie avant la Conquête Française. 1861.*
G. BOISSONADE. — *Relations Commerciales de la France Méridionale avec l'Afrique du Nord. 1930.*
DE MAS LATRIE. — *Traité de Paix et de Commerce et Documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes et l'Afrique Septentrionale au Moyen-Age. 1866.*
Gouvernement Général. — *Le Pays du Mouton.*

Ouvrages sur Oran.

CAZES. — *Le Port d'Oran*. 1921.

Le Département d'Oran et son Conseil Général. 1930.

Atlas Archéologique de l'Algérie. Oran. Feuille N° 20.

Tableau Historique de la Province d'Oran. 1842.

Oran, Premier Port Africain. 1930.

M.-L. FEY. — *Histoire d'Oran*. 1858.

Fastes Chronologiques de la Ville d'Oran pendant la Période Arabe. 1892.

Paul RUFF. — *La Domination Espagnole à Oran sous la Domination du Comte d'Alcaudete*. 1900.

Revue et Périodiques.

Revue des Questions Nord-Africaines.

Revue Africaine.

Journal de la Marine Marchande.

Journal de la Marine Marchande. Edition spéciale 1930.

— — 1937.

Monde Colonial Illustré.

Algeria.

Bulletin de la Société Géographique d'Oran.

Bulletin de la Société Géographique d'Alger.

Bulletin Economique du Sémaphore (Marseille).

L'Economiste Français.

Revue Economique Internationale.

Revue de l'Industrie Minérale.

Courrier du Maroc.

Revue Economique Française.

La Nouvelle Dépêche (Journal colonial).

Oran Matin.

Journée Industrielle.

Revue Agricole de l'Afrique du Nord.

Documents et Brochures.

Documents Statistiques de la Chambre de Commerce d'Oran
Délibérations de la Chambre de Commerce.
Documents des Ponts et Chaussées (arrondissement d'Oran).
Rapport du Directeur Général des Douanes à la Commission
des valeurs en Douane.
Rapport du Gouverneur Général à la C. V. E. D.
Situation de l'Algérie.
Exposé de la situation actuelle, des besoins et des perspectives d'avenir à l'Association des Grands Ports Français.
1932.
Exposé de la situation des travaux en 1936.
Projet de loi numéro 2.322, 1933.
Notice sur le port d'Oran. Ministère des Travaux Publics.
1898.
L'Orientation de la production Marocaine, publiée par la
Société d'Etudes et d'Informations Economiques.

Le 22 janvier 1938.

Vu :
POUR LE DOYEN,
L'assesseur,
A. RIPERT.

Vu :
LE PRÉSIDENT DU JURY,

L. BAUDIN.

Vu et permis d'imprimer :
LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS,
Pour le Recteur,
L'Inspecteur de l'Académie,
G. RIMEY.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	5
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

Historique et développement	9
Première section. — Période musulmane	9
Deuxième section. — Période espagnole	20
Troisième section. — Période française (1830-1936)	28

DEUXIEME PARTIE

Etude technique du port d'Oran	35
Première section. — Situation et accès	35
Deuxième section. — Description générale et outillage; les travaux en cours	39
Troisième section. — Hinterland	47
1°) Voies ferrées	
2°) Réseau routier	
3°) Limite ouest	
— Le régime douanier algéro-marocain.	
— Le débouché de l'oriental : Saïda-Nemours.	
4°) Limite sud;	
— Le Transsaharien	61
I. Etude des tracés	61
II. Trafic	71
Quatrième section. — Mouvement général de la navigation	80
— Le régime douanier franco-algérien .	80
— Le monopole de pavillon	86

1°) Mouvement des marchandises	88
2°) Mouvement des voyageurs	91
3°) Mouvement des relâcheurs	93
4°) Mouvement du cabotage	93

TROISIEME PARTIE

<i>Fonctions économiques du port</i>	99
<i>Première section. — L'Oranie</i>	99
1°) Les plaines subcôtières	99
2°) Les hautes-plaines	101
3°) Les hauts-plateaux et l'Atlas saharien ...	110
<i>Deuxième section. — Les exportations</i>	118
La vigne	122
Les céréales	133
Les agrumes	140
Le coton	141
Les légumes secs	145
Oliviers	147
Alfa	149
Moutons	150
<i>Troisième section. — Les importations</i>	153
<i>Quatrième section. — Les Avitaillements</i>	159
<i>APPENDICE. — Mers el Kebir</i>	179
<i>CONCLUSION</i>	184
<i>BIBLIOGRAPHIE</i>	188

